

N°2005-0056-01 mars 2005

Renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs par autocars



CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Rapport N°2005-0056-01

Renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars

Etabli par :

Yves BONDUELLE,
Inspecteur Général de l'Equipement

Avec le concours de

Christine MURRET-LABARTHE,
Chargée de mission au CNT



note à l'attention de

Monsieur Yves BONDUELLE,
inspecteur général de l'équipement

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du Territoire
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Le Vice-Président

La Défense, le 23 FEV. 2005

Affaire n° 2005-0056-01

Par note du 31 janvier 2005, le directeur du Cabinet du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer m'a informé de son désir de vous voir effectuer une **mission sur le renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars.**

Cette mission, enregistrée sous le n° 2005-0056-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC, est de nature à capitaliser les enseignements que vous avez pu tirer de votre expérience au sein du Bureau d'enquêtes accidents Transports Terrestres.

J'attire votre attention sur le souhait du directeur du Cabinet de disposer des premières conclusions dans un délai de deux mois.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission aux présidents des 2ème et 3ème sections et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur du Cabinet du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

Claude MARTINAND

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 21 22
télécopie :
01 40 81 62 62
mél. Cgpc-vp
@equipement.gouv.fr

Copies : Mme la Présidente et M. le Secrétaire de la 2ème section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 3ème section
M. le Président et M. le Secrétaire de la 4ème section
M. le Coordonnateur du collège « routes »
M. le Coordonnateur du collège « transports terrestres-défense-sécurité civile »

Diffusion du rapport N°2005-0056-01

- le directeur de Cabinet de Monsieur le Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer	SC de M. le vice-Président du CGPC	2 ex
- le directeur de Cabinet de Monsieur le secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer	SC de M. le vice-Président du CGPC	1 ex
- le vice-président du conseil général des Ponts et Chaussées		1 ex
- la présidente de la 2ème section du CGPC		1 ex
- le président de la 3ème section du CGPC		1 ex
- M. BONDUELLE		1 ex
- Mme MURRET-LABARTHE		1 ex
- archives		1ex

Sommaire

GLOSSAIRE

- ADF : Assemblée des Départements de France
- ANATEEP : Association NAtionale pour les Transports Educatifs de l'Enseignement Public
- AOT : Autorité Organisatrice des Transports
- AO2 : Autorité Organisatrice des transports de Deuxième niveau
- ASFA : Association des Sociétés Française d'Autoroute et d'ouvrages à péages
- ASSR : Attestation Scolaire de Sécurité Routière
- BSR : Brevet de Sécurité Routière
- CASF : Code de l'Action Sociale et de la Famille
- CDEN : Comité Départemental de l'Education Nationale
- CEESAR : Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques
- CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports
- CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques
- CNAM : Caisse Nationale d'Assurance Maladie
- CPNE : Commission Paritaire Nationale pour l'Emploi
- CSA : Commission des Sanctions Administratives
- DGGN : Direction Générale de la Gendarmerie Nationale
- DG/TREN : Direction Générale Transport et Energie
- DRIRE : Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- FIMO : Formation Initiale Minimale Obligatoire
- FCOS : Formation Continue Obligatoire de Sécurité
- GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports
- ITT : Incapacité Temporaire de Travail
- IRU : International Road Union
- LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
- METATTM : Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer
- ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
- SNPC : Service National du Permis de Conduire
- SES : Service Economie et Statistiques
- TPE : Très Petites Entreprises
- TRV : Transport Routier de Voyageurs
- VL : Véhicule Léger

RESUME

La répétition d'accidents graves en transport de voyageurs par autocars a amené le cabinet du Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer à s'interroger sur les possibilités de renforcer la sécurité de ce mode de transport.

Il a donc demandé au CGPC d'établir un schéma d'actions envisageables.

Les propositions formulées dans ce cadre touchent à l'organisation des services, les facteurs humains, les infrastructures, le matériel et les contrôles.

Leur mise en œuvre devrait permettre de renforcer encore le dispositif sécuritaire des transports par autocars.

Cependant une mobilisation constante de tous les acteurs reste la meilleure garantie de sécurité pour ce mode de transport, déjà globalement sur.

INTRODUCTION

Faisant suite à plusieurs accidents graves ayant récemment impliqué des autocars, celui survenu à Saint Martin d'Estréaux le 15 janvier 2.005 suscitait des interrogations sur les améliorations possibles du niveau de sécurité de ce mode de transport.

C'est dans ce contexte que se situe la demande formulée par M. le Directeur du cabinet de M. le Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer le 31 janvier 2005 auprès de M. le Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées afin qu'une mission soit rapidement consacrée à l'élaboration d'un schéma d'actions destinées à renforcer la sécurité des transports routiers non-urbains de voyageurs effectués par autocars.

Cette mission a été confiée à M. Yves Bonduelle – Inspecteur général de l'Equipement.
Comme souhaité, elle a été réalisée en liaison avec le Conseil National des Transports, dont le concours a été très actif grâce à la participation de Mme Christine Murret-Labarthe – chargée de mission au CNT.
La mission s'est particulièrement attachée à recueillir les avis des administrations concernées ainsi que des milieux professionnels intéressés : patronat, syndicats de salariés, autorités organisatrices de transport, constructeurs, gestionnaires de voiries, associations de prévention…

Qu'ils en soient tous ici remerciés.

Dans le délai de deux mois qui était imparti pour sa remise, le présent rapport ne peut avoir qu'un caractère exploratoire.

Cependant, pour répondre à une demande insistante des partenaires sociaux, dans sa première partie il présente un rappel sommaire des caractéristiques du secteur concerné, avant d'aborder le schéma des actions qui apparaissent les plus prometteuses et envisageables.
On trouvera enfin en annexes des fiches techniques qui complètent la description de la situation actuelle, ainsi que les contributions écrites reçues à l'occasion de cette démarche.

I - RAPPEL SUR L'ETAT DES LIEUX

1 - Le cadre

Le transport collectif routier de voyageurs est, en France, une activité fortement réglementée depuis les décrets-loi des 19 avril 1934, 31 août 1937 et 14 novembre 1949 fondés principalement sur la notion de coordination des transports, destinée à éviter une concurrence jugée indue entre le rail et la route.
Depuis la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, c'est le concept d'organisation des transports, elle-même largement décentralisée, qui fonde la réglementation interne actuelle, issue pour une très large part de textes pris au niveau de l'Union Européenne qu'il s'agisse des conditions d'accès à la profession (justification de capacités technique et financière, et d'honorabilité), d'accès au marché pour les services internationaux, d'obtention du permis de conduire ou de leur formation pour les conducteurs, de règles applicables aux temps de conduite et de repos ainsi qu'à leur contrôle, de réglementation technique des véhicules, etc.…

La motivation principale et le facteur commun à toutes ces réglementations, ainsi qu'aux différents modes de transport, apparaît cependant bien être le souci d'une sécurité optimale comme l'affirme l'article 9 actuel de la LOTI dans son 2éme alinéa :

« …L'Etat définit les règles de sécurité, d'organisation des secours et de contrôle technique, applicables aux transports. Il veille à leur mise en œuvre et en contrôle l'application. »

2 - Les entreprises

Sur le plan des réalités économiques, on constate que **les entreprises** du secteur des transports interurbains **routiers réguliers** de voyageurs, selon la dernière année disponible de l'enquête annuelle d'entreprises (2001) du Service Economique et Statistique du METATM, sont au nombre de 1724 pour un effectif total de 46 239 personnes et un chiffre d'affaires net (HT) de 2.770.211.000 Euros.

Sur ce total, 727 ont de 0 à 5 salariés (pour un effectif de 1 318 salariés et de 604 non-salariés) ; 773 ont de 6 à 49 salariés (pour un effectif de 13 359 salariés et 204 non-salariés) et 224 de 50 salariés et plus regroupent 30 746 salariés et 8 non-salariés (dont environ 1/3 de ces 30 746 salariés pour les 3 plus grands groupes).

Les **autres transports routiers** de voyageurs comptent 1 244 entreprises, pour 13 546 personnes ; 682 entreprises de 0 à 5 salariés ont 1272 salariés et 620 non salariés ; 515 entreprises de 6 à 49 salariés ont 8 159 salariés et 129 non salariés ; les 47 entreprises de 50 salariés et plus comptent 3 363 salariés et 3 non salariés. Ces entreprises, qui réalisent principalement des services dits occasionnels, ont un chiffre d'affaires net (HT) de 908.798.000 Euros.

Dans chaque cas, l'effectif de roulants (en quasi-totalité des conducteurs) représente environ les ¾ des personnels soit 44 282 personnes, en augmentation d'environ 3000 de 1999 à 2001.

Selon la CPNE, l'effectif global des deux catégories d'entreprises serait passé à 67 866 en 2004 (contre moins de 60 000 en 2001).

La taille et le nombre des entreprises est ainsi très disparate, surtout en transport régulier où 727 TPE emploient moins de 2000 personnes, alors que 3 groupes en emploient environ 10000.

3 - Le personnel de conduite

Sans revenir sur les effectifs déjà mentionnés, on notera que près de la moitié (47,4%) des conducteurs ont plus de 45 ans et 1% a 65 ans et plus.
Les femmes comptent pour environ 8% des conducteurs et occupent plus de 35% des emplois à temps partiel du transport routier de voyageurs, où plus de 37% des emplois sont à temps partiel.

Bien que plus de 55% des effectifs aient plus de 4 ans d'ancienneté dans l'entreprise, le taux de rotation annuel est important à 22% et la fidélisation des salariés est donc un enjeu d'autant plus crucial que les primo accédants potentiels à la profession de conducteur de voyageurs se sont raréfiés.

En effet, après la disparition du service militaire et de l'occasion qu'il donnait à des jeunes d'accéder au permis D (véhicules de transport en commun), le nombre de permis D obtenus s'est réduit à moins de 7000 par an de 2001 à 2003 une légère reprise se manifestant en 2004 avec 7031 permis D délivrés.

Cette ressource, partagée avec le transport urbain, est cependant complétée par le fait que nombre de conducteurs du TRV proviennent du transport de marchandises.
D'ailleurs le « stock » de titulaires de permis D, est **de 2.990.611 validés,** c'est à dire avec des visites médicales à jour, selon les données confirmées par le SNPC du Ministère de l'Intérieur, pour 4.089.174 permis D inscrits sur le fichier des permis de conduire.

L'exiguïté de la ressource n'est donc pas la seule cause des difficultés de recrutement dont se plaint la profession.

4 - Le parc

Sur le plan du parc de véhicules qui comprend 41 126 autocars en 2003, toujours d'après les statistiques du SES, (en légère baisse sur les années précédentes), 27 301 effectuent principalement des transports réguliers de tous types (régulier ordinaire, scolaire ou de personnel) et 13 683 réalisent principalement des transports occasionnels.
En 2003, sur 13 430 autocars utilisés principalement en transport régulier ordinaire, 8 396 ont moins de 10 ans (soit 62,5%) dont 4 881 moins de 5 ans.
Ces chiffres passent à un total de 11 584 pour les autocars utilisés principalement en transport scolaire, dont 5 152 ont moins de 10 ans (soit 44,5%), parmi lesquels 2910 ont moins de 5 ans, et 6 432 ont de 10 à 25 ans (soit 55,5%).

En occasionnel, sur 13 683 autocars répertoriés, 4 601 ont moins de 5 ans, 3 897 moins de 10 ans et 3 206 de 10 à 14 ans ; dans ce secteur totalement ouvert à la concurrence, l'âge des véhicules est donc nettement plus bas que dans les autres catégories.

Si l'on récapitule la tranche d'âge des véhicules de moins de 5 ans concernée par l'obligation d'équipement en ceintures de sécurité intervenue en 1999, on obtient les pourcentages suivants :

- Transport régulier ordinaire : 36%
- Transport scolaire : 25%
- Transport occasionnel : 34%

Quant à leur utilisation, le kilométrage total en 2002 est de 1242,3 millions de km, pour 1146 millions de voyageurs transportés et une estimation de 40 680 millions de voyageurs/km, assez stable globalement sur les 4 dernières années connues.

5 - Le cas particulier du transport scolaire et du transport de jeunes

Sa « clientèle » particulièrement importante et sensible mérite que l'on y attache une grande importance :

On estime à 2 millions le nombre d'enfants transportés chaque jour « scolaire » en zone rurale, sur le trajet de l'établissement, sans compter les déplacements péri ou para scolaires.

Il convient d'ajouter les voyages effectués lors des activités de centres de loisirs et de vacances, placés sous la tutelle du ministère de la Jeunesse et des Sports. Le nombre d'enfants concerné chaque année est évalué à 5 millions (3,5 M. en centres de loisirs et 1,5 M. en centres de vacances). Une grande partie de ces déplacements est effectuée en car, soit en totalité, soit en trajet « d'approche ».

a) Le transport scolaire

Organisation: le conventionnement

Les lois de décentralisation ont posé le principe de la compétence des départements pour l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires hors périmètres de transport urbain et prévu la consultation du Conseil Départemental de l'Education Nationale (CDEN - article 29 de la loi n°83-663 du 22 juillet 1983).
Les articles R 213 et suivants du code de l'Education fixent le cadre dans lequel doit être conclue la convention de transports scolaires.

Le financement est à la charge des conseils généraux :

Le CERTU actualise périodiquement une étude sur le coût des transports. On trouvera l'essentiel des chiffres en annexe IV.

Ce qu'il faut retenir

- Depuis 1990 ce coût a augmenté en moyenne de 48% sur les lignes régulières et de 31% sur les services spécialisés alors que l'inflation pour cette période n'a été que de 20%.

- Cette augmentation s'explique par plusieurs facteurs dont les efforts consentis par les départements en matière de sécurité (cf. note ADF en annexe V) mais qui ont diminué d'autant le coût des accidents pour la collectivité, même si ceux-ci restent peu nombreux.

Les contraintes du fonctionnement : le transport scolaire est une activité complémentaire d'une autre finalité : l'enseignement

Certains disent que c'est devenu une « variable d'ajustement » de l'Education nationale.

- Certaines orientations sont fixées au niveau **national** (programme pédagogique etc.…)

  C'est pourquoi la Loi n°2004-809 du 13 août 2004 a introduit une disposition reprise dans le code de l'Education :
  « Le département est consulté par l'autorité compétente de l'Etat, dans des conditions fixées par décret, avant toute décision susceptible d'entraîner une modification substantielle des besoins en matière de transport scolaire. »

  Ce décret est en cours d'élaboration.

- Mais d'autres dispositions relèvent exclusivement de la compétence **locale** (modifications de la carte scolaire, aménagements du temps scolaire portant sur le nombre de jours de classe ou sur les horaires d'entrée et de sortie des élèves …)

  C'est ainsi que sur conclusions d'une mission conjointe menée par les administrations de l'Education nationale et des Transports, la *circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires* incite à accroître la concertation et la coopération entre les services locaux de l'Education nationale et ceux du conseil général. Ce texte a été complété par *la note de service du ministère de l'Education nationale n° 96-093 du 22 mars 1996* qui insiste sur la mise en place au sein des établissements scolaires, d'un interlocuteur permanent pour le conseil général au sujet des transports scolaires. Elle recommande des contacts réguliers avec le conseil général.

b) Le transport exécuté à l'occasion d'activités scolaires, péri scolaires et de centres de vacances et de loisirs.

Le cadre est différent : on se trouve à ce moment là dans le cas de transports exécutés sur commande soit d'une personne publique (établissement d'enseignement sous tutelle de l'inspection d'Académie), soit d'une personne privée (directeur de centre de vacances, sous tutelle du ministère de la jeunesse et des Sports, président d'association sportive ou autre…).

- L'éducation nationale

  Une circulaire n° 99 – 136 du 21 septembre 1999 traite des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques, suivie par une circulaire plus récente n° 2005 – 001 du 5 janvier 2005, qui aborde les séjours scolaires courts et les classes de découverte dans le premier degré.

Trois catégories de sorties sont définies : régulières (comprises dans l'emploi du temps), occasionnelles sans nuitée et occasionnelles avec nuitée. Ces catégories déterminent les formes d'organisation pédagogique, les conditions d'encadrement, d'accueil, les équipements individuels et collectifs de sécurité et bien évidemment de transport. Des taux d'encadrement minima sont fixés.

Le recours à un transporteur public est la règle.

La solution du transport dans un véhicule personnel d'enseignants ou d'associations doit rester exceptionnelle et choisie en dernier recours (rappel de la note de service n° 86-101 du 5 mars 1986).

A noter que l'Education nationale, depuis 1999, a pris le parti d'exclure l'application de la règle des 3 pour 2, puisque la configuration retenue pour déterminer le nombre de places est celle du « transport d'adultes ».

- L'enseignement agricole

Cet enseignement, qui concerne des jeunes de 14 ans à l'enseignement supérieur ainsi que des apprentis, relève pour les principes généraux de service public de l'éducation du code de l'éducation et dispose d'un programme pédagogique propre défini au niveau du ministère de l'Agriculture. Les élèves utilisent dans le cadre de leur scolarité et des sorties scolaires le transport en autocar. Les dispositions prises par le ministère de l'Education nationale pour les sorties scolaires ont été transposées et adaptées à l'enseignement agricole, par instruction du 26 novembre 1999.
Les établissements d'enseignement agricole disposent d'un parc de véhicules de transport en commun
En revanche, le plus souvent internes, ces élèves ont moins recours au transport scolaire mis en place par les conseils généraux

- Les centres de vacances et de loisirs, sous tutelle du ministère de la Jeunesse et des Sports

En 2004, le nombre de centres de vacances déclarés est de l'ordre de 28 000 et celui des centres de loisirs est de l'ordre de 33 000.

- La protection des mineurs accueillis hors du domicile parental à l'occasion des vacances et des loisirs est prévue par le code de l'action sociale et des familles (CASF, articles L. 227-1 à L. 227-30) et le code de la santé (article L. 2324-1).
- Le code de la route prévalant en matière de sécurité routière, le ministère de la jeunesse, des sports et de la vie associative n'a pas développé de réglementation spécifique.
- Une instruction (00-080JS du 12 mai 2000) rappelant les règles élémentaires a été transmise aux services, lesquels rediffusent cette information auprès des organisateurs. Ces règles reprennent les consignes établies pour les déplacements scolaires et invitent à se rapprocher de l'association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (ANATEEP).

- Les mesures d'encadrement sont valables pour l'ensemble du séjour, y compris le transport :
  - 1 animateur pour 8 enfants de moins de 6 ans.

- 1 animateur pour 12 enfants de 6 ans ou plus.

- Pour les transports en autocar, les accompagnateurs doivent se placer au milieu du véhicule, près des issues et dans sa partie arrière, ce qui porte leur nombre à 4 en moyenne.

- Les animateurs, comme les directeurs de ces centres de vacances et de loisirs reçoivent une formation. Les brevets d'aptitude aux fonctions d'animateur (BAFA) et de directeur de centres de vacances et de loisirs (BAFD) sont des diplômes non professionnels prévus par le décret n° 87-716 du 28 août 1987. L'organisation de ces formations est précisée par la circulaire n° 89-48 du 21 février 1989.

Elles prévoient des séquences permettant aux stagiaires d'aborder les différents aspects de leurs fonctions, parmi lesquelles les notions de sécurité routière applicables aux groupes.

Tous les accidents graves survenant au cours de ce type d'accueil doivent être déclarés. Aucun accident lié au transport n'a été signalé ces deux dernières années.

6 - L'accidentologie du transport par autocars

a) Les données recueillies aux niveaux Européen et Français.

- Les bases de données statistiques Européennes (DG/TREN et CEMT) permettent des comparaisons intéressantes entre les résultats des divers modes de transport au plan de leur sécurité.

C'est ainsi qu'en 2001, pour les 15 Etats membres de l'Union, ce sont 169 passagers de transports en commun routiers qui sont décédés lors d'accidents d'autocars ou d'autobus, soit un ratio de 0,4 tué par milliard de passagers/km, sur un total de 39.865 tués sur les routes des 15.
Dans le même temps on dénombre 70 passagers décédés pour le transport ferroviaire (ratio de 0,2) et 123 décès en transport aérien (ratio de 0,4).
Ces constats globaux sont représentatifs d'ordres de grandeur assez stables, même si leurs variations annuelles peuvent être sensibles compte-tenu de la faiblesse des chiffres en cause. En 1998, par exemple, ces mêmes ratios s'établissaient à 0,3 pour le transport collectif routier avec 136 décès, 0,7 pour le ferroviaire avec 186 décès et 0,1 pour l'aérien avec 25 décès.

La sécurité du mode de transport collectif routier soutient donc honorablement la comparaison avec les autres transports publics, même si évidemment chaque victime est de trop.

- Au plan français, l'ONISR en 2003, sur les 5731 tués à 6 jours dénombrés au total sur les routes, en compte 44 à bord des autocars et autobus.

En véhicules impliqués, la part des autocars et autobus s'élève à 0,91 % en 2003, soit une baisse en 30 ans de 55% du nombre de véhicules impliqués (contre –61% pour l'ensemble des véhicules).

Depuis 1970, 2003 est l'année de la moins forte implication de ces deux catégories de véhicules dans les accidents, et du plus faible nombre de blessés ; cependant, le nombre élevé de tués est du à un seul accident catastrophique qui a fait 28 tués (accident de Dardilly sur l'A6 survenu à un autocar à étage allemand).

Sur les circonstances de ces accidents, on notera que si 82% des accidents corporels en cause ont lieu le jour, 34 des 44 décès se sont produits de nuit. De même, si les accidents ne se produisent que dans 2% des cas sur autoroute, la gravité des accidents y ayant lieu occasionne la majorité des décès(sur ce point cf. note ASFA en annexe III).
L'analyse faite par l'ONISR sur les 5 années 1999 à 2003 ne fait que confirmer ces tendances : 69 décès sur 86 ont lieu de nuit, dont 84 hors intersection et 74 en rase campagne.

Contrairement aux conducteurs de véhicules individuels, l'alcoolémie est rarement un facteur dans les accidents de cars en 2003 ; pour les accidents corporels elle est présente dans 0,2% des cas (contre 6,1% pour les conducteurs de VL), et 0% pour les accidents mortels (contre 18,7% pour les conducteurs de VL).

On trouvera en annexe III une fiche détaillée émanant de l'ONISR.

b) Le transport d'enfants

Depuis 1982, le CNT suit les questions de sécurité des transports d'enfants sur la base d'une définition spécifique qui permet de comptabiliser les accidents en trajet et ceux intervenus au point d'arrêt dans les instants qui suivent la descente ou qui précèdent la montée dans le car (Cf. Annexe II).

Jusqu'en 1999 la DGGN fournissait un état des accidents.
A présent, du fait du redéploiement des tâches, cet état n'est plus élaboré à l'échelon central, et les brigades doivent adresser directement les procédures au CNT.

Cette modification, qui a concerné tout destinataire, aussi bien les services du Ministère des Transports que les organismes d'études et d'accidentologie, a eu pour effet de ralentir, voire de supprimer cette remontée d'information.

Par arrêté du 3 mai 2004 du ministre de la Justice paru au JO du 18 mai 2004, le Président du CNT est habilité à recevoir copie des procédures en cours d'instruction, sous réserve du respect de l'anonymat des personnes impliquées.

Début 2005 le circuit peine toujours à se rétablir.
Tant que sa base de données a été alimentée, le CNT a pu établir une moyenne annuelle des accidents et des victimes, sur plus de 20 ans :

Nombre total d'accidents	**110**
Accidents avec victimes	**67**
Tués	**6**
Blessés graves	**34**
Blessés légers	**219**
Total des victimes	**259**

Ce bilan doit être situé dans le bilan général de la sécurité routière pour cette tranche d'âge :

En 97/98, dernière année comparable :

	tués	BG	BL
(1)Piétons	107	1032	4649
Deux roues	238	3204	10162
Voitures particulières	303	1337	7336
(2)Transports en commun d'enfants	1	34	188

(1) Chiffres D.S.C.R.-O.N.I.S.R

(2) Statistiques CNT /police-gendarmerie,

N.B. : parmi lesquelles sont comptabilisés des accidents « piétons » au point d'arrêt.

Une conclusion s'impose : le transport en car est, de loin, le moyen de déplacement sur la route le plus sûr.

c) Les conclusions tirées par le CEESAR de sa base de données

Depuis 1980, le Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques, créé sur l'initiative des constructeurs français, procède à des analyses détaillées d'accidents de poids-lourds et d'autocars. Sa base de données répertorie actuellement (cf. note en annexe III) 94 accidents d'autocars, parmi les plus graves survenus en France durant cette période, ayant concerné 4780 personnes occupant ces transports en commun.
Elle confirme la fréquence des accidents nocturnes (57% des cas étudiés dont 70% dans la 2éme partie de la nuit).
Les transports ou voyages scolaires représentent 43% des cas, et l'occasionnel 33%.
Les chocs frontaux sont présents dans 45% des accidents, et les renversements/retournements/tonneaux dans 42%, cette dernière proportion est spécifique aux accidents de ce type de véhicule.
En terme de lésions, elles sont provoquées à 63% par les projections dans le car (blessés légers) et 13% sont dues à des éjections totales et partielles (blessés graves et tués).

Les constatations sur la proportion des renversements, ainsi que sur les causes des lésions, viennent confirmer le rôle essentiel que doivent jouer les ceintures de sécurité

II - LES ACTIONS PROPOSEES

Au cours de la présente mission, l'effort principal a porté sur l'identification des facteurs de risque les plus évidents (manque de clarté dans les relations entre donneur d'ordre et transporteur, hypovigilance, « lisibilité » du car et visibilité depuis son poste de conduite, risque d'éjection, stabilité du car, accessibilité et respect des règles …) puis sur la recherche des mesures, aussi consensuelles que possible, susceptibles de renforcer encore la prévention.

Par ailleurs, les causes des accidents étant la plupart du temps multiples et cumulatives, c'est bien sur tous les maillons de la chaîne de transport qu'il convient d'envisager d'intervenir avec les moyens les plus adéquats.

C'est dans cet esprit que les actions suivantes ont été étudiées.

1 - L'organisation

a) Le transport scolaire : qualité et concertation

- Prise en compte de la qualité dans les conventions

Il appartient à la collectivité de définir la demande qu'elle va soumettre par appel d'offre.
Article 5 du code des marchés publics :

> « la nature et l'étendue des besoins à satisfaire sont déterminées avec précision par la personne publique avant tout appel à concurrence ou toute négociation qui sont précédées d'un appel à concurrence. Le marché conclu par la personne publique doit avoir pour objet exclusif de répondre à ces besoins. »

En 94 – 95 l'APCG (à qui a succédé l'ADF) avait élaboré un outil technique permettant aux départements de définir la qualité des prestations dans les appels d'offre, à charge pour chacun d'eux de l'adapter à sa propre spécificité.

Le « Manuel pratique pour la rédaction d'un cahier des charges intégrant une démarche qualité » abordait les questions de sécurité sous plusieurs aspects parmi lesquels les points d'arrêt (localisation, aménagement, maintenance), les véhicules (respect de la réglementation, choix du véhicule, aménagement, âge, entretien, condition de remplacement), les conducteurs (rappel des règles de conduite, respect de l'itinéraire et des arrêts), de même que la définition d'objectifs de sécurité et le mode de gestion des accidents ou incidents.

La plupart des départements se sont inspirés de ces recommandations pour établir des « chartes de qualité ».

Cette prise en compte de la qualité suppose un contrôle de l'exécution du service qui peut être assuré par du personnel du conseil général ou externalisé.
Elle suppose également une certaine durée des conventions pour permettre aux entreprises d'amortir les dépenses qu'elles engagent pour renouveler leur matériel, et mettre en place du personnel stable et formé.

Certains départements se sont délibérément engagés dans une démarche de « certification qualité »

Il est clair que les collectivités locales ont pris conscience de l'intérêt de développer la qualité et la sécurité des transports scolaires et de nombreuses initiatives ont été prises qui méritent d'être mutualisées.

Proposition – 1) :
*Il appartient à des organismes comme l'ADF et le GART de **faciliter les échanges d'expériences, de diffuser les bonnes pratiques**, chaque collectivité pouvant adapter une solution à ses propres besoins.*
*Pour sa part **le CNT peut contribuer à faciliter cette information mutuelle**, soit dans le cadre de son rapport annuel, soit à l'occasion de missions ponctuelles comme celle menée sur l'amélioration des points d'arrêt qui a révélé des initiatives exemplaires et transposables.*

- Amélioration de la concertation au niveau local entre les services de l'Education nationale et les services « transports » du conseil général.

Malgré la diffusion de la circulaire de 1995 sur « l'amélioration de la concertation en transport scolaire », qui définit des orientations très précises(ex : bien déterminer la demande de transport à chaque rentrée, jouer sur les horaires pour optimiser les circuits etc.…), basées sur des structures existantes (le CDEN), il semble que cette concertation ne s'exerce pas partout avec la même efficacité. Le CNT a demandé qu'une évaluation de l'application de ce texte soit faite par une inspection conjointe des deux administrations en cause (EN et Transports). Elle permettrait de déterminer les points de blocage éventuels, de connaître les initiatives réussies et les diffuser.

***Proposition - 2)** :*
*Il serait très utile de confier à une mission **d'inspection générale conjointe** Transports/Education Nationale le soin de procéder à l'évaluation de l'application de la circulaire du 23 mars 1995 sur la concertation en transport scolaire afin de dégager les « bonnes pratiques » de partenariat entre deux acteurs qui ont des objectifs et des modes de fonctionnement essentiellement différents.*

b) Le transport occasionnel : une commande claire et transparente

- Meilleure formulation et transparence de la relation contractuelle

Pour les transports occasionnels, on se trouve dans le cadre d'une relation commerciale entre un donneur d'ordre, public ou privé et d'un transporteur.

Au-dessus d'un certain seuil, la commande publique doit se conformer aux prescriptions du code des marchés, garant de la bonne gestion des deniers publics.

La commande privée relève du droit commercial.

Quand il s'agit de voyages et de séjours, avec prestations touristiques dont le transport, la loi de 1992 s'applique : elle prévoit d'une part une information pré contractuelle et son décret d'application décline les dispositions que doivent contenir le contrat.

Pour le transport « sec », à l'heure actuelle, aucun texte ne prévoit l'obligation d'un contrat écrit. En pratique, il suffit de passer une commande par téléphone et le seul élément contractuel peut se résumer à l'acceptation du prix. Pour mémoire, cette « lacune » avait été signalée par la Commission d'enquête sur l'accident de Beaune en 1982.

L'analyse d'accidents a mis en évidence, dans de nombreux cas, que la méconnaissance du contenu de la prestation demandée, parfois insuffisamment précis, pouvait permettre des improvisations souvent causes d'accidents.

Une réflexion a été conduite au sein du CNT par M. André LAUER - IGPC, pour remédier à cette situation en instaurant la transparence dans les relations entre le donneur d'ordre et le transporteur et l'information des autres acteurs essentiels que sont le conducteur et le responsable du groupe présent dans le car sur le contenu de la prestation.

Faute de texte obligeant à passer un contrat écrit, le CNT s'est fondé sur une base juridique existante : l'article 1 du code de la Consommation qui fixe le droit du consommateur à être informé sur les caractéristiques essentielles du bien ou du service avant tout contrat. Il a défini, dans un document unique, les éléments qui lui semblent répondre dès à présent aux exigences légales, et ainsi applicables dès à présent. (Cf. annexe II).

S'inspirant de la démarche engagée pour la labellisation des entreprises de transport aérien, le CNT propose que les transporteurs comme les donneurs d'ordre mettent en pratique ce dispositif sur la base d'une démarche volontaire, les pouvoirs publics se réservant ultérieurement la possibilité de réglementer si tel n'était pas le cas.

Dans son avis au ministre des Transports le CNT souhaite qu'un texte prévoie à terme l'obligation d'un contrat.

- Le rôle incitatif des administrations de tutelle

Nous avons vu que les transports de jeunes peuvent être effectués dans le cadre d'activités placées sous la tutelle du ministère de l'Education nationale, du ministère de l'Agriculture et du ministère de la Jeunesse et de Sports.

- Le ministère de l'Education nationale

- Pour les sorties scolaires, les séjours courts et les classes de découverte, les circulaires de 1999 et de janvier 2004 adressées notamment aux recteurs, aux inspecteurs d'Académie et aux directeurs d'école précisent que l'inspecteur d'Académie d'origine doit vérifier que le dossier comprend bien la fiche d'information sur le transport.
- L'éducation à la sécurité routière, enseignement obligatoire pris en compte dans tous les champs disciplinaires, s'inscrit désormais dans un continuum éducatif, assuré depuis l'école maternelle jusqu'en classe de 3ème et formalisé par l'obtention de l'ASSR et du BSR. Ce rôle de l'éducation dans la lutte contre l'insécurité routière a été renforcé à la suite des décisions des CIRS de décembre 2002 et d'avril 2003.

Des outils pédagogiques ont été mis au point parmi lesquels une fiche sur les transports scolaires.(Cf. Annexe IV).

- Le ministère de l'Agriculture

Les élèves étant souvent internes, les transports concernés relèvent davantage des transports ponctuels effectués dans le cadre de l'enseignement (visite, échanges scolaires etc.…)
Suite aux travaux du CNT auxquels ses services participent, le directeur général de l'Enseignement et de la Recherche a indiqué par lettre du 18 février 2005 (cf. en annexe V) la prochaine diffusion aux établissements placés sous son contrôle d'une instruction qui rappellera :
- les éléments d'information préalables à la passation d'un contrat par un établissement d'enseignement avec un transporteur routier.
- Les règles de sécurité applicables au transport par autocar (sensibilisation des élèves des parents et des enseignants concernant les points d'arrêt, les exercices d'évacuation des autocars, le port de la ceinture de sécurité)
- Compte tenu de l'existence d'un parc d'autocars propre aux établissements, cette instruction rappellera les règles de validité du permis D et du contrôle technique des véhicules.

On ne peut que se féliciter de cette initiative qui rejoint bien la préoccupation d'assurer la sensibilisation de tous les maillons de la chaîne en rappelant les règles existantes, et en adoptant une démarche de recommandation, qui évite toute contrainte normative supplémentaire.

- Le ministère de la Jeunesse et des Sports

Comme rappelé plus haut le personnel encadrant les enfants en centres de vacances et de loisirs reçoit une formation dispensée par des associations, qui est courte, très dense et non professionnelle.
Plutôt que d'alourdir cet enseignement par des notions de sécurité dans les transports, il s'agit, compte tenu du développement de l'éducation à la sécurité routière et aux transports dans le cadre scolaire, de maintenir l'acquis des notions reçues, tant auprès des enfants que de leurs accompagnateurs qui sont souvent très jeunes, selon des modalités à définir selon les cas.
Dès à présent la désignation d'un chef de bord au moment de la préparation du centre et le rappel des consignes par le directeur avant le départ participent d'ailleurs à l'information des animateurs dans ce domaine.

Proposition-3) :
Le document intitulé « éléments d'information préalables à l'établissement d'un contrat » *est un apport nécessaire à l'amélioration de la transparence dans l'organisation des services occasionnels.*
Il faut donc ***le faire connaître*** *et* ***encourager son application*** *par* ***toutes les parties intéressées*** *: transporteurs et leurs fédérations, salariés et leurs organisations syndicales, consommateurs, associations, donneurs d'ordre publics ou privés, ainsi que les chefs d'établissements scolaires ou responsables de centres de vacances et de loisirs.*

Cette démarche sera d'autant plus bénéfique si elle est ***relayée au niveau européen****, compte tenu de l'importance des trafics de transit sur notre territoire.*
Dans ce sens, il serait nécessaire que le ministère des transports intervienne auprès des services de la Commission Européenne pour faire connaître cette démarche qui rejoint la préoccupation exprimée par M. BARROT, Commissaire Européen aux Transports, sur l'information des passagers y compris en transport en autocar sur longue distance.

c) Des règles lisibles et harmonisées

- Une réglementation « Transport » plus lisible

L'essentiel de la réglementation « Transport » relève de l'arrêté du 2 juillet 1982 qui traite des caractéristiques de construction des véhicules, de leur exploitation et de leur entretien ainsi que des visites administratives techniques et des contrôles.

Il a été modifié 24 fois depuis sa publication.

Depuis 2000, ces modifications ont porté sur des mesures techniques mais surtout, depuis la mise en place de l'obligation du port de la ceinture de sécurité, sur les dispositions relatives au nombre de places, notamment la suppression de la « règle des 3 pour 2 ».

Dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique visant à appliquer, dans le meilleur délai, le principe : « une place = une ceinture = un passager », il semble difficile de laisser subsister des dispositions aussi … « subtiles » que les suivantes :

« **Article 1** :
Le transport en commun de personnes désigne le transport de 8 personnes, non compris le conducteur, les enfants en dessous de 10 ans comptant pour demi-personne lorsque le nombre de ces derniers n'excède pas 10. Lorsque ce nombre excède 10, seuls les 10 premiers comptent pour demi-personne, les enfants au-delà du 10éme comptant chacun pour un adulte »

Et que penser du « mode d'emploi » pour remplir un véhicule de 22 places avec 39 personnes. :

« **article 49 dernier alinéa**
Les véhicules de transport en commun de personnes, qu'ils soient ou non conçus pour le transport en commun d'enfants, en nombre inférieur à 39 pourront être considérés comme autocars de faible capacité*(c.a.d. 22 places).* »

Sans parler des tolérances de transports d'enfants debout etc.…

Il ne se passe pas de semaine sans que les services du ministère, comme le CNT, ne soient interrogés sur l'interprétation de ces dispositions, par des agents des collectivités locales ou même par des parents d'élèves.

D'autres dispositions peuvent également être revues :
On peut citer la définition du transport d'enfants, défini comme une personne de moins de 17 ans (article 49), la référence prise à l'époque était la limite d'âge de l'obligation scolaire (16 ans révolus) alors que la majorité était à 21 ans.
Ne pourrait-on pas aligner la définition des enfants avec celle des mineurs (moins de 18 ans) ?
Cette demande d'harmonisation et de simplification a été faite à plusieurs reprises dans le cadre des travaux du CNT, notamment par les représentants du ministère de la Jeunesse et des Sports.

Certes, cette réglementation a toujours été complexe :

C’est pourquoi, en 1989, le CNT avait estimé utile de rédiger en concertation avec l’ensemble des acteurs concernés, un **« guide à l’usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de transport scolaire »** qui se voulait être une « notice explicative » enrichie de recommandations élaborées à l’expérience des travaux menés sur l’accidentologie.

Ce guide a été intégré dans une brochure éditée par les JO, intitulée « transport en commun de personnes sur routes », à la suite de l’arrêté du 2 juillet 1982, cette solution permettant, selon les moyens de l’époque, la diffusion la plus large possible.

Ce document a été toiletté par le CNT en 2000.
Les thèmes qu’il aborde entrent parfaitement dans les objectifs de la présente mission (ce que l’on attend du personnel de conduite, les éléments de sécurité du véhicule, le point d’arrêt, le trajet, la sensibilisation des enfants à la sécurité etc.…)

Proposition-4) :
Une **révision de l’arrêté du 2 juillet 1982** *doit être entreprise pour assurer sa cohérence avec l’évolution des réglementations.*
Il conviendra ensuite ***d’actualiser également le guide à l’usage des décideurs locaux*** *en transport scolaire.*
Afin d’en assurer la diffusion la plus large possible, ***ces deux documents devraient être accessibles sur le site Internet du ministère comme sur celui du CNT****.*
A plus long terme, la constitution d’une base de données commune à tous les services intéressés pourrait être envisagée.

Comme l’avait suggéré le CNT en 2000 dans un souci de clarification, il pourrait, sur le modèle de ce qui a été fait en transport scolaire, établir avec tous les partenaires concernés, un ***guide pour le transport occasionnel****.*

- Des règles spécifiques harmonisées

En matière d’accompagnement, le même groupe d’enfants, dans le même véhicule peut être soumis à des règles d’accompagnement différentes suivant que l’activité exercée relève de l’Education nationale, (sorties scolaires) ou de la Jeunesse et les Sports (centres de loisirs). Il conviendrait que ces deux administrations se concertent pour les harmoniser.

d) La nécessaire amélioration du retour d’expérience

Les quelques éléments qualitatifs d’appréciation retracés ci-dessus concernant l’accidentologie montrent cependant que l’instauration d’une véritable culture de retour d’expérience reste à concrétiser de manière plus systématique.

On rappellera que l’article 91 de l’arrêté du 2 juillet 1982 sur la sécurité des transports en commun de personnes prévoit une obligation de déclaration des accidents mortels ou corporels graves à la charge du transporteur.
La réalisation d’une telle obligation est aujourd’hui, pour le moins, très aléatoire ! Quant aux enquêtes techniques des DRIRE prévues par ce même texte, non seulement elles sont rares mais elles risquent de disparaître dans le contexte de redéploiement que connaissent ces services.

Certes la loi du 3 janvier 2002 sur la sécurité des systèmes de transport, le décret du 26 janvier 2004 créant le BEA-TT et imposant une obligation de déclarations de certains événements (Art. 2), et l'arrêté du 3 mai 2004 autorisant la transmission des procédures judiciaires d'accidents aux principaux organismes d'études et de recherches sur l'accidentologie routière, constituent autant d'éléments susceptibles de contribuer à une meilleure connaissance des accidents et donc à l'amélioration de la prévention (sur le BEA-TT, cf. annexe IV).

Ce dispositif nécessite encore d'être complété par une **mise en réseau réelle** de tous les partenaires concernés : entreprises de transport, forces de l'ordre, services de contrôle, administrations, assureurs, organismes d'enquêtes et de recherches …

De plus, les possibilités d'exploitation de la source irremplaçable que sont les procédures établies par les forces de l'ordre lors des accidents corporels peinent à être mises en œuvre, et que dire de l'absence quasi totale de recensement des incidents graves.

Enfin, actuellement, on n'a connaissance des accidents de cars français à l'étranger que par la presse et seulement pour les cas les plus graves.

Proposition –5) :
*Tous les services concernés doivent veiller à **compléter les modes d'acquisition des connaissances nécessaires à l'élaboration des mesures de prévention les plus efficaces,** concernant ici le transport par autocars.*

2 - Le personnel de conduite

En ce qui concerne les conducteurs, l'importance du rôle joué par l'hypovigilance dans les causes d'accidents nécessite d'autant plus de s'entourer de garanties renforcées sur leurs capacités, tant physiques que professionnelles, que les solutions technologiques envisagées dans le domaine des aides à la conduite tardent à passer du stade de la recherche à celui des applications industrielles.

A cet égard, trois catégories de mesures ont été évoquées : la surveillance médicale, l'âge limite et la formation.

a) Surveillance médicale : une visite unique

- D'une part les visites médicales du travail, obligatoires tous les deux ans sauf cas de surveillance renforcée (postes « à risques ») où la périodicité est annuelle ;
- D'autre part les visites médicales relevant du code de la route nécessaires pour le maintien de la validité de certains permis de conduire dont le permis D (transport en commun de voyageurs) ; leur fréquence est quinquennale jusqu'à 60 ans puis tous les deux ans jusqu'à 76 ans et annuelle à partir de 76 ans. Le CISR du 24 janvier 2005 vient de décider de les porter à une périodicité annuelle à partir de 60 ans.

Cette dualité suscite des critiques de tous les partenaires sociaux et des doutes chez les administrations les plus concernées. Elles sont ainsi jugées à la fois redondantes et peu efficaces.

Cette situation, insatisfaisante pour ce qu'en attend la collectivité et sur le plan des coûts engendrés, incite à proposer une réforme d'ensemble du système.

Proposition- 6) :
Il paraît indispensable d'aller vers ***une visite annuelle unique pour tous les conducteurs salariés titulaires de permis D****, de préférence passée dans le cadre de la* ***médecine du travail*** *avec un* ***référentiel adapté*** *pour tenir compte des différentes exigences à satisfaire (ainsi que cette fusion a déjà été réalisée en transport urbain pour les conducteurs de la RATP).*
Cet objectif peut être atteint en englobant dans la notion de postes dits à risques (arrêté du ministère du travail du 24 juillet 1977 qui en fixe la liste) les conducteurs du transport collectif routier de voyageurs, en partie d'ailleurs déjà concernés si le travail de nuit les affecte notablement.

Cela semble bien la moindre des choses concernant une profession où le risque est certain (Cf. les statistiques d'accidents du travail tenues par la CNAM) et où la responsabilité à l'égard des personnes transportées implique une vigilance particulière à l'égard du conducteur.

Bien entendu, les conducteurs non-salariés continueraient à se voir exiger le passage de la visite médicale relevant du code de la route.

Ce dispositif rencontre l'assentiment des partenaires sociaux ainsi que de l'inspection du travail des transports.

b) Usage du permis D : un âge limite

On rappellera que dans les autres modes de transport des ages limite d'activités précoces sont imposés aux pilotes ou conducteurs : obligatoirement à 60 ans pour le transport aérien, retraite possible à 50 ans (55 ans en pratique) pour le transport ferroviaire.
Bien que toute comparaison sur les situations concrètes de travail aux divers postes de conduite soit délicate, l'attention de tous les instants nécessaires à un conducteur d'autocar, les risques de distraction dus à la proximité avec les passagers, la cohabitation avec les autres usagers de la route etc.… justifient amplement qu'il doive être en pleine possession de tous ses moyens, ce qui est de plus en plus difficile à garantir avec un age avancé. Ce constat partagé avec les partenaires sociaux consultés, les précédents existant dans d'autres pays européens (70 ans en Finlande, 65 ans en Italie), le faible nombre de conducteurs salariés du TRV concernés (1%, soit environ 500 conducteurs déclarés) comparé au nombre important de permis D **validés** enregistrés par le SNPC (près de 3 millions) manifestement inutilisés en réalité pour la plus grande part, amènent à recommander d'instaurer un age limite pour l'utilisation du permis D.

Proposition-7) :
Il serait nécessaire d'adopter une ***limite d'age du conducteur, de préférence à 65 ans, pour la validité du permis D*** *en France, quel qu'en soit l'usage.*
La recherche d'une ***harmonisation européenne*** *sur cette base devrait être simultanément engagée.*

c) Formation professionnelle : des compléments et une sécurisation

Tous les avis reçus concordent sur la nécessité de la compléter sur plusieurs points.
D'abord en insistant plus sur les aspects sécuritaires, comportements en cas de panne ou accident, usage des moyens de secours (extincteurs etc.…), relations avec les passagers notamment lorsqu'il s'agit d'enfants, mais aussi en généralisant le recours au module sur l'hygiène de vie et l'hypovigilance développé par l'AFT et l'université de Caen (cf. fiche en annexe IV) à la demande des professionnels.
Par ailleurs, une formation spécifique à la conduite des autocars à étage devrait être exigée, du moins pour les conducteurs les utilisant hors agglomération.
Ces divers aspects devraient être pris en compte à l'occasion qu'offre la transposition de la Directive sur la formation professionnelle et l'extension qu'elle implique de la durée de la FCOS en particulier.

Enfin, de nombreux doutes étant émis sur la crédibilité de certaines attestations de formation, les modalités de sécurisation de celles-ci devraient être revues, de préférence au niveau Européen, pourquoi pas grâce à l'intégration de leurs justifications dans les documents informatisés dont les conducteurs seront dotés avec les prochains chronotachygraphes numériques.

Proposition-8) *:*
La formation*, au moins continue, des conducteurs d'autocars devrait être* ***complétée*** *de manière systématique en* ***matière de sécurité****, de* ***transport d'enfants****, et de* ***prévention de l'hypovigilance****.*
Pour l'accès à la conduite de tels véhicules hors agglomérations, une formation visant à la connaissance théorique et pratique des spécificités de la ***conduite des autocars à étage*** *devrait aussi être prévue.*
D'autre part, la ***sécurisation des attestations de formation*** *devra être recherchée au plan européen.*

d) Alcoolémie et stupéfiants : le dépistage

La nécessité d'un renforcement du **dépistage** de l'alcoolémie et de l'usage de stupéfiants a aussi été évoqué par les professionnels, en particulier dans les PME de moins de 20 salariés où le recours aux possibilités qu'offre un règlement d'entreprise sont difficiles à mettre en œuvre.

Sur ce point, c'est une étude au sein des instances paritaires appropriées, qui apparaîtrait la méthode à recommander pour arriver à un **règlement intérieur type** destiné à être proposé aux entreprises de moins de 20 salariés et, pourquoi pas, aux PME plus importantes qui ont souvent beaucoup de mal à ce doter de ce type de référence.

3 - Les passagers (les enfants) et leur environnement

On s'attachera à traiter la question des enfants, passager particulièrement vulnérable (rappel : pour le seul transport scolaire, 2 millions d'enfants sont concernés en zone rurale tous les jours).

- soit l'enfant est très jeune : sa petite taille le rend moins visible, sa perception est limitée (il confond taille et éloignement, il ne détecte pas la provenance des sons) ;
- soit il est plus grand, de l'âge du collège : il passe alors à un univers moins protégé que celui de la petite enfance. La tendance à la surprotection par les parents en primaire peut empêcher les enfants de faire les apprentissages indispensables pour qu'ils puissent le moment venu, à leur entrée en 6ème notamment, assurer seuls leur propre sécurité (les accidents à la descente ou la montée du car en cas de traversée de chaussée touchent souvent de jeunes adolescents). Enfin il peut être source de chahut et perturber le conducteur.

On touche ainsi plusieurs aspects : la sensibilisation et l'éducation de l'enfant, son accompagnement en trajet et sa surveillance aux points d'arrêt.

a) Leur sensibilisation

On sait que l'éducation à la sécurité est à présent intégrée dans le programme d'enseignement scolaire sur la base d'un outil pédagogique décliné sous forme de fiches.

Proposition-9) :
*Dans les secteurs scolaires particulièrement concernés il sera bon, **dans le cadre de l'enseignement à la sécurité routière d'expliciter les recommandations prévues dans la fiche « Transports scolaires »**, en organisant, au besoin, un débat auquel seraient invités des participants extérieurs comme les transporteurs, les représentants du Conseil Général….*

On insistera ici plus particulièrement sur la question **des exercices d'évacuation**.
Si les incendies sont rares, l'expérience montre qu'ils se produisent pour tout type de car et que les passagers doivent être évacués le plus rapidement possible.(cf. annexe IV)

Actuellement ces exercices sont dispensés aux élèves des collèges, avec l'aide d'associations comme l'ANATEEP et la Prévention Routière.

Proposition- 10) :
*Il convient de **généraliser les exercices d'évacuation et les démultiplier**.*
Le port obligatoire de la ceinture de sécurité impose de proposer cet exercice aux tranches d'âge les plus jeunes.

Une conductrice d'autocars suggère même, compte tenu du fait que les enfants très jeunes sont encore dociles, que les enseignants et accompagnateurs en fassent un mode de sortie du véhicule « en ordre » en dehors de toute situation d'urgence, de façon à créer un automatisme.

b) Leur accompagnement en trajet

En transport scolaire, la question s'est posée de rendre cet accompagnement obligatoire.
Mme Agnès de FLEURIEU (CGPC), dans son rapport de 1996, après examen, a écarté cette solution car les collectivités locales pouvaient invoquer le fait que l'obligation scolaire n'existe qu'à partir de 6 ans, pour refuser les enfants plus jeunes dans les cars. Il a donc été décidé d'encourager ces accompagnements : des formules sont en fait trouvées par les AO2, aidées parfois par le conseil général (cf. annexe II)

On ne peut qu'encourager le développement de ces accompagnements

En tout état de cause le conducteur ne peut ni ne doit exercer de tâche de surveillance pendant sa conduite.

c) Leur surveillance aux points d'arrêt

Le bon sens impose que les parents ou leurs représentants doivent accompagner et récupérer les enfants au pied du car (et non de l'autre côté de la rue …)

Il faut rappeler aux parents qu'ils sont les premiers à devoir éduquer et surveiller leurs enfants. Ils doivent avoir comme conducteurs et comme piéton une attitude exemplaire et ils restent responsables de leurs enfants même à l'intérieur du car en cas de chahut, donc à fortiori sur le trajet domicile point d'arrêt.
Face à ces obligations ils ont le droit d'être informés sur l'organisation du transport de leurs enfants.

Proposition- 11) :
L'information des parents et le rappel de leurs responsabilités *peuvent être diffusés, comme cela est fait dans certains départements, au moment de la délivrance de la carte de transport sous la forme d'un dépliant.*
Certains départements ont mis au point des ***codes de bonne conduite*** *qui sont signés par les parents et les enfants.*
Les associations de parents d'élèves comme les associations familiales ont un rôle essentiel à jouer en la matière.

Ces mesures peuvent paraître à certains « angéliques » mais elles permettent de faire passer une information auprès de certaines personnes qui parfois, inconsciemment ou non, se déchargent de leur propre rôle.

4 - Les autres usagers de la route

Le CNT a toujours mis en évidence la nécessité de sensibiliser les autres usagers de la route, qui « échappent » aux actions spécifiques menées dans le cadre scolaire.

Certains départements en ont pris conscience et élargissent leur cible au maximum.
Ainsi l'un d'entre eux mène une campagne « tout azimut » et permanente auprès des élèves mais aussi des parents et des automobilistes. Même si c'est « à la limite de sa compétence », cela lui a paru indispensable et a priori efficace pour essayer de limiter les accidents « classiques » de transport scolaire (ceux de traversées de route). La presse est ainsi invitée aux actions de sensibilisation des élèves : un dossier avec un projet d'article est remis avec des messages aux parents et aux automobilistes.
Cette sensibilisation mérite d'être faite au niveau national (cf. proposition 14 ci-après).

Dans un de ses derniers rapports sur la sécurité des transports d'enfants, le CNT avait suggéré qu'à l'occasion d'une campagne nationale, sur un thème comme la vitesse, on mette en scène un autocar de transport scolaire, muni du pictogramme, afin que cette image soit bien perçue par l'automobiliste qui n'est pas obligatoirement parent d'élève.

(Rappel : Aux termes de l'article R-413-17 du code de la route les usagers doivent réduire leur vitesse dans un certain nombre de cas parmi lesquels le suivant : « … Lors du croisement ou du dépassement de véhicules de transport en commun de personnes ou de véhicules affectés au transport d'enfants et faisant l'objet d'une signalisation spéciale, au moment de la descente et de la montée et des voyageurs »).

5 - Les infrastructures et la circulation

a) Les points d'arrêt en transport scolaire

Les travaux du groupe présidé par M. le sénateur Lardeux au CNT ont permis d'engager l'actualisation du guide du CERTU en liaison avec les autorités organisatrices chargées des transports scolaires (cf. annexe II).
Il reste à conclure rapidement ces travaux.
Cette occasion privilégiée pour le partage et la diffusion des meilleures pratiques doit être également mise à profit pour élargir le plus possible la diffusion de ce nouveau guide.

b) Les giratoires

L'accident récent de Saint Martin d'Estréaux ayant souligné les difficultés de perception de certains usagers à l'égard des giratoires en dépit de signalisations verticales conformes, voire même redondantes, la question se pose des améliorations possibles à envisager. S'agissant de giratoires hors agglomération, situés en pleine voie et donc susceptibles d'approche à vitesses élevées, il conviendrait de prévoir, en premier lieu pour les giratoires à construire et ensuite pour ceux dont la dangerosité a été repérée par la démarche SURE (cf. fiche en annexe), de poser, sur la direction où une approche rapide est possible, des bandes sonores par jeu de trois. Dans ces mêmes cas, la pose de cataphotes sur la bordure du périmètre intérieur du rond-point aiderait à en améliorer la perception visuelle.

Proposition- 12) :
*Il convient de **revoir les références applicables à la construction des giratoires** pour en renforcer, dans les cas précités, la perception sonore et visuelle et les mettre en œuvre dés que possible lors des constructions neuves et des réexamens suggérés par l'accidentologie locale.*

c) Les modalités de gestion des infrastructures

Elles ont occasionné des remarques en deux domaines :

- Les interdictions de circulation, générales pour cause de neige/verglas ou de « super-pointe » de trafic (week-end entre juillet et août…), ou localisées tels que les itinéraires d'approche directionnels de sites touristiques pour éviter aux cars d'avoir à se croiser, restent les meilleures précautions pour éliminer des risques inacceptables. **Encore faut-il encourager les autorités investies du pouvoir de police à y avoir recours chaque fois que nécessaire.**
- Les extensions, ou instaurations, de Périmètres des Transports Urbains hors zone réellement agglomérée qui ont pour but de permettre la circulation d'autobus sur autoroute,

voir même sur des routes de montagne, avec des passagers debout, suscitent des craintes qui apparaissent fondées.

6 - L'autocar

Sur le véhicule, les pistes d'amélioration sont nombreuses :

a) La généralisation des ceintures de sécurité

- La plus prometteuse est évidemment celle de la **généralisation de l'équipement et de l'usage de ceintures de sécurité**. Les constats faits sur le bilan d'accidents comparables sont en effet très démonstratifs.

A titre d'exemple, le 23 juillet 2004, un autocar allemand fait une « sortie de route » sur l'autoroute A 1 à Templemare (59) à environ 80 km/h ; les 43 passagers, tous ceinturés, sont indemnes à l'exception de deux blessés très légers (sans ITT) par éclats de verre. Même cas sur l'A 10 le 24 août 2004 avec un autocar portugais non équipé de ceintures : deux tués (éjectés) et 4 blessés graves ; idem sur l'A10 le 14 novembre 2004, un autocar belge non équipé de ceintures se couche dans le fossé, deux tués (éjectés) et 4 blessés graves.

La Commission Européenne, dans son programme d'action pour la sécurité routière en juin 2003, s'est d'ailleurs prononcée nettement sur la nécessité de généraliser l'équipement et le port de la ceinture dans tous les autocars des pays membres.

L'IRU en avait fait de même depuis 1996, en se prononçant en faveur de l'équipement en ceintures à 3 points.

Proposition- 13) :

L'importance du trafic de transit dans notre pays implique d'accorder la priorité la plus élevée à la concrétisation rapide de ces bonnes intentions de ***généralisation des ceintures de sécurité sur tous les autocars au niveau de l'UE,*** *en évitant d'introduire des dérogations pour des véhicules dont le caractère d'usage exclusivement urbain mériterait d'être démontré.*

- Par ailleurs, ce sont les **discordances réglementaires nationales qui subsistent qu'il convient d'éliminer** : tolérance du « 3 pour 2 » ou autres équivalences douteuses, places debout mentionnées sur la carte violette de certains autocars, strapontins …

Proposition- 14) :

Le toilettage réglementaire suggéré ci-dessus devrait s'attacher à éliminer les dispositions apparaissant contradictoires avec le ***principe suivant à appliquer aux autocars : « rien que des places assises dotées de ceintures »****.*

Deux problèmes subsistent qui devraient cependant être étudiés plus en détails :

- le nécessaire rajeunissement du parc afin d'accélérer l'élimination progressive des véhicules non équipés (antérieurs à 1999)
- les solutions d'adaptation pour le transport des enfants de moins de trois ans.

b) La « lisibilité » de l'autocar de transport scolaire

- la « lisibilité » de l'autocar utilisé en transport scolaire et d'enfants, souvent évoquée bien que l'usage obligatoire du pictogramme noir sur fond jaune avec des silhouettes d'enfants date de 25 ans, dispose de moyens d'amélioration connus : pictogramme « transport d'enfants » **à éclairement**, introduit facultativement par un arrêté du 23 novembre 1999 ; **bandes réfléchissantes** sur l'arrière et les côtés qui seraient déjà exigées par une majorité des conseils généraux dans les cahiers des charges applicables au transport scolaire ; **répétiteurs** de feux de position et de direction **en partie haute** de caisse à l'arrière, largement proposés par les constructeurs.

Même si l'usage, déjà recommandé, des feux de croisement le jour améliore notablement la reconnaissance par l'avant de ces véhicules, un recours plus généralisé et simultané à ces trois types de dispositifs en transport scolaire et d'enfants apporterait une amélioration effective à la perception des autocars principalement affectés à cet usage, en particulier sur les routes à visibilité réduite qu'ils fréquentent. De plus, ces éléments sont particulièrement utiles pour améliorer la sécurité aux points d'arrêt, sujet majeur de préoccupation dans ce type de transport.
Leur coût par véhicule est limité (au total environ 700 Euros, hors pose ou effet de réduction d'échelle, soit moins que deux pneus neufs de car).

Proposition- 15) :
*Il convient de **généraliser l'usage des pictogrammes à éclairement**, couplé avec **l'équipement en bandes latérales** et les **feux en position haute**, en incitant les autorités organisatrices à l'exiger dans leurs cahiers des charges.*
*Ceci suppose de mieux faire connaître la signification de ces équipements aux autres usagers de la route au moyen de **campagnes de communication ciblées** nationales et locales.*

c) La visibilité du conducteur

- Les conducteurs évoquent fréquemment un **déficit de visibilité depuis leur poste de conduite.**
Là encore, les solutions techniques autorisées existent : rétroviseurs dégivrants, antéviseurs, caméras de recul.
Leur généralisation, acquise dans les véhicules récents, devrait donc se faire naturellement par le renouvellement du parc, à encourager par ailleurs.

d) Les coffres et remorques

- Un problème majeur de sécurité est celui posé par l'usage de **coffres à bagages extérieurs ou de remorques pour des parcours à longue distance.** Plusieurs accidents récents particulièrement graves sont venus démontrer les effets que de tels équipements peuvent avoir en termes de facteur déclenchant ou aggravant, surtout lorsqu'ils sont surchargés ou non conformes (par exemple une remorque dépourvue de freinage).

Proposition-16) :
*La réglementation devrait être simplifiée et revue de manière à **réduire**, de façon drastique, **la possibilité de recours aux coffres additionnels ou aux remorques** d'autocars.*

e) Les incendies

- La fréquence constatée, plus élevée qu'habituellement admis, des **incendies d'autocars** hors collision ou vandalisme, interpelle (cf. note en annexe IV).
En particulier, la fiabilité des dispositifs de prévention ou de détection des feux ayant leur origine dans le moteur semble problématique.

Proposition- 17) :
*Il faut **réexaminer le couple prévention/détection des feux d'origine moteur** et envisager une évolution réglementaire, incluant éventuellement un dispositif d'extinction automatique.*

Par ailleurs, cette situation nécessite de développer les exercices d'évacuation (cf. proposition 10)

f) Autres sujets

D'autres questions portant sur le matériel ont aussi été abordées lors de cette mission :

- **Sécurisation des portes avant** de certains cars dont la conception était à l'origine d'accidents du travail : les constructeurs indiquent avoir résolu le problème dans les générations récentes de cars équipés de la sorte et un rétrofit serait disponible et encouragé par la CNAM ; il est également réclamé par l'Inspection du Travail des Transports.

- Ambiguïté de la **signalisation des boutons** d'ouverture de secours et de verrouillage des portes arrière de certains autocars, et conformité à l'arrêté de juillet 1982 : étude en cours à DSCR/V.

- Recours aux **verres feuilletés** sur les baies latérales pour éviter les éjections ; difficile à concilier avec les règlements portant sur l'évacuation du véhicule en cas d'incendie.

- Mais sur ce dernier point il convient de signaler les effets négatifs de la pratique des **publicités** sur toute la face arrière vitrée des cars : leur extension peut masquer une issue de secours obligatoire, voir la rendre inopérante par l'effet du film qui les supporte (risque de voir le film empêcher le bris de la baie).

Proposition- 18) :
*Les **risques des publicités sur la vitre arrière** devraient être signalés aux services de contrôle technique afin qu'ils veillent au maintien de la transparence et de l'accessibilité pratique de l'issue de secours arrière.*

Sur le véhicule, les pistes d'améliorations sont donc certaines mais la plupart passent en réalité par le **rajeunissement du parc** auquel des démarches de qualité, du type de la classification à étoiles mise en œuvre par les services chargés du Tourisme avec le concours de la profession ou la formulation d'exigences sécuritaires dans les cahiers des charges des AOT, doivent pouvoir contribuer utilement.

7 - Contrôles/sanctions

Si un secteur fait l'objet **d'une demande unanime,** c'est bien celui-ci !

a) Des contrôles ciblés, coordonnés et des moyens adaptés

Même si l'introduction du chronotachygraphe numérique facilitera à l'avenir les contrôles, dans l'immédiat nombre de demandes convergent, en particulier sur :

- des **contrôles ciblés** pour dépister les comportements les plus à risques, au départ du matin (spécialement le lundi) pour le transport scolaire, au niveau des frontières d'entrée pour les transits en provenance de l'étranger, sur les cars dotés de coffres extérieurs ou de remorques, en particulier lors des périodes de pointe des flux migratoires …

- des contrôles **mieux coordonnés** entre les forces de l'ordre, les contrôleurs des transports terrestres et l'inspection du travail afin, en particulier, de déceler le recours au travail clandestin sous ses diverses formes ou de pouvoir réaliser des contrôles de nuit efficaces ;

- la généralisation **de moyens automatiques** pour dépister les excès de vitesse ou les surcharges (radars ou stations multi-capteurs) ;

- la réalisation de « **contrôles techniques de bord de route** » tels que prévus par la Directive 2000-30 et qui permettent une vérification sommaire d'aspects essentiels visibles sans démontage (pneus …) ;

- la possibilité, pour les inspecteurs du travail, de demander une « **contre-visite technique** » en cas de doute sérieux sur l'état réel d'un car.

Proposition- 19) :
***Un renforcement des contrôles routiers portant sur les autocars** est nécessaire, spécialement **en période de pointe de trafic et de nuit**.*
*Il devrait porter en priorité sur **le respect des réglementations à nature sécuritaire** (temps de conduite et de repos, vitesse, surcharge, normes techniques vérifiables sur route ...), en s'attachant à utiliser au mieux les capacités spécifiques des différents services de contrôle.*
*Des **dispositifs techniques automatiques** devraient être développés et déployés sur les axes principaux pour garantir un niveau minimal de contrôle systématique et faciliter le dépistage des comportements à risques.*

b) Les conséquences immédiates : gestion des aléas

- La nécessité d'une meilleure prise en compte des aléas de ces contrôles, **possible immobilisation du car et réacheminement de ses passagers**, est aussi soulignée.

La prévision d'un minimum d'organisation (lieu avec possibilité d'accueil, transports de substitution envisagés…) faciliterait la prise en charge des passagers et réduirait d'autant la réticence à contrôler pour ne pas avoir à immobiliser.
La saisie du véhicule est aussi un moyen de réduire l'aléa financier du réacheminement lorsque l'immobilisation ne suffit pas à faire cesser l'infraction (par exemple en cas

d'exercice illégal de la profession, à l'inverse d'une surcharge où le déchargement du car peut suffire).

Proposition- 20) :
*Il faut veiller, dans l'organisation des contrôles, à la **gestion des suites éventuelles d'une immobilisation**.*
*De même, il faut renforcer les possibilités de recours à la **saisie** du véhicule.*

c) Des sanctions connues et suivies

- Le manque de **connaissance, et de suites, aux sanctions administratives prises en Commission des Sanctions Administratives (CSA)** a été relevé, en particulier par les Autorités Organisatrices de Transport.

Proposition- 21) :
*Il conviendrait que les AOT aient **notification des décisions des CSA** touchant des autocaristes afin d'être en mesure de **les écarter des appels d'offres** pouvant les concerner.*

CONCLUSION

En conclusion de cet ensemble de propositions, faut-il souligner qu'une amélioration réelle de la sécurité des transports par autocars passe nécessairement par une réglementation plus claire, strictement appliquée/contrôlée, fondée sur un retour d'expérience mieux organisé et partagé, ce qui implique un effort de rigueur et une vigilance constante de tous les acteurs, chacun pour ce qui le concerne.

RAPPEL DU SCHEMA D'ACTIONS POSSIBLES

Proposition – 1)
*Il appartient à des organismes comme l'ADF et le GART de **faciliter les échanges d'expériences, de diffuser les bonnes pratiques**, chaque collectivité pouvant adapter une solution à ses propres besoins.*
*Pour sa part **le CNT peut contribuer à faciliter cette information mutuelle**, soit dans le cadre de son rapport annuel, soit à l'occasion de missions ponctuelles comme celle menée sur l'amélioration des points d'arrêt qui a révélé des initiatives exemplaires et transposables.*

Proposition - 2*) :*
*Il serait très utile de confier à une mission **d'inspection générale conjointe** Transports/Education Nationale le soin de procéder à l'évaluation de l'application de la circulaire du 23 mars 1995 sur la concertation en transport scolaire afin de dégager les « bonnes pratiques » de partenariat entre deux acteurs qui ont des objectifs et des modes de fonctionnement essentiellement différents.*

Proposition-3) :
Le document intitulé « éléments d'information préalables à l'établissement d'un contrat » *est un apport nécessaire à l'amélioration de la transparence dans l'organisation des services occasionnels.*
*Il faut donc **le faire connaître** et **encourager son application** par **toutes les parties intéressées** : transporteurs et leurs fédérations, salariés et leurs organisations syndicales, consommateurs, associations, donneurs d'ordre publics ou privés, ainsi que les chefs d'établissements scolaires ou responsables de centres de vacances et de loisirs.*

*Cette démarche sera d'autant plus bénéfique si elle est **relayée au niveau européen**, compte tenu de l'importance des trafics de transit sur notre territoire.*
Dans ce sens, il serait nécessaire que le ministère des transports intervienne auprès des services de la Commission Européenne pour faire connaître cette démarche qui rejoint la préoccupation exprimée par M. BARROT, Commissaire Européen aux Transports, sur l'information des passagers y compris en transport en autocar sur longue distance.

Proposition-4)
Une **révision de l'arrêté du 2 juillet 1982** *doit être entreprise pour assurer sa cohérence avec l'évolution des réglementations.*
*Il conviendra ensuite **d'actualiser également le guide à l'usage des décideurs locaux** en transport scolaire.*
*Afin d'en assurer la diffusion la plus large possible, **ces deux documents devraient être accessibles sur le site Internet du ministère comme sur celui du CNT**.*
A plus long terme, la constitution d'une base de données commune à tous les services intéressés pourrait être envisagée.

*Comme l'avait suggéré le CNT en 2000 dans un souci de clarification, il pourrait, sur le modèle de ce qui a été fait en transport scolaire, établir avec tous les partenaires concernés, un **guide pour le transport occasionnel**.*

Proposition –5) :
*Tous les services concernés doivent veiller à **compléter les modes d'acquisition des connaissances nécessaires à l'élaboration des mesures de prévention les plus efficaces**, concernant ici le transport par autocars.*

Proposition- 6) :
*Il paraît indispensable d'aller vers **une visite annuelle unique pour tous les conducteurs salariés titulaires de permis D**, de préférence passée dans le cadre de la **médecine du travail** avec un **référentiel adapté** pour tenir compte des différentes exigences à satisfaire (ainsi que cette fusion a déjà été réalisée en transport urbain pour les conducteurs de la RATP).*
Cet objectif peut être atteint en englobant dans la notion de postes dits à risques (arrêté du ministère du travail du 24 juillet 1977 qui en fixe la liste) les conducteurs du transport collectif routier de voyageurs, en partie d'ailleurs déjà concernés si le travail de nuit les affecte notablement.

Proposition-7) :
*Il serait nécessaire d'adopter une **limite d'age du conducteur, de préférence à 65 ans, pour la validité du permis D** en France, quel qu'en soit l'usage.*
*La recherche d'une **harmonisation européenne** sur cette base devrait être simultanément engagée.*

***Proposition-8)** :*
***La formation**, au moins continue, des conducteurs d'autocars devrait être **complétée** de manière systématique en **matière de sécurité**, de **transport d'enfants**, et de **prévention de l'hypovigilance**.*
*Pour l'accès à la conduite de tels véhicules hors agglomérations, une formation visant à la connaissance théorique et pratique des spécificités de la **conduite des autocars à étage** devrait aussi être prévue.*
*D'autre part, la **sécurisation des attestations de formation** devra être recherchée au plan européen.*

Proposition-9) :
*Dans les secteurs scolaires particulièrement concernés il sera bon, **dans le cadre de l'enseignement à la sécurité routière d'expliciter les recommandations prévues dans la fiche « Transports scolaires »**, en organisant, au besoin, un débat auquel seraient invités des participants extérieurs comme les transporteurs, les représentants du Conseil Général….*

Proposition- 10) :
*Il convient de **généraliser les exercices d'évacuation et les démultiplier**.*
Le port obligatoire de la ceinture de sécurité impose de proposer cet exercice aux tranches d'âge les plus jeunes.

Proposition- 11) :
***L'information des parents et le rappel de leurs responsabilités** peuvent être diffusés, comme cela est fait dans certains départements, au moment de la délivrance de la carte de transport sous la forme d'un dépliant.*
*Certains d'entre eux ont mis au point des **codes de bonne conduite** qui sont signés par les parents et les enfants.*
Les associations de parents d'élèves comme les associations familiales ont un rôle essentiel à jouer en la matière.

P*roposition- 12) :*
Il convient de ***revoir les références applicables à la construction des giratoires*** *pour en renforcer, dans les cas précités, la perception sonore et visuelle et les mettre en œuvre dés que possible lors des constructions neuves et des réexamens suggérés par l'accidentologie locale.*

Proposition- 13) :
L'importance du trafic de transit dans notre pays implique d'accorder la priorité la plus élevée à la concrétisation rapide de ces bonnes intentions de ***généralisation des ceintures de sécurité sur tous les autocars au niveau de l'UE****, en évitant d'introduire des dérogations pour des véhicules dont le caractère d'usage exclusivement urbain mériterait d'être démontré.*

Proposition- 14) :
Le toilettage réglementaire suggéré ci-dessus devrait s'attacher à éliminer les dispositions apparaissant contradictoires avec le ***principe suivant à appliquer aux autocars : « rien que des places assises dotées de ceintures »****.*

Proposition- 15) :
Il convient de ***généraliser l'usage des pictogrammes à éclairement****, couplé avec* ***l'équipement en bandes latérales*** *et les* ***feux en position haute****, en incitant les autorités organisatrices à l'exiger dans leurs cahiers des charges.*
Ceci suppose de mieux faire connaître la signification de ces équipements aux autres usagers de la route au moyen de ***campagnes de communication ciblées*** *nationales et locales.*

Proposition-16) :
La réglementation devrait être simplifiée et revue de manière à ***réduir****e, de façon drastique,* ***la possibilité de recours aux coffres additionnels ou aux remorques*** *d'autocars.*

Proposition- 17) :
Il faut ***réexaminer le couple prévention/détection des feux d'origine moteur*** *et envisager une évolution réglementaire, incluant éventuellement un dispositif d'extinction automatique.*

Proposition- 18) :
Les ***risques des publicités sur la vitre arrière*** *devraient être signalés aux services de contrôle technique afin qu'ils veillent au maintien de la transparence et de l'accessibilité pratique de l'issue de secours arrière.*

Proposition- 19) :
Un renforcement des contrôles routiers portant sur les autocars *est nécessaire, spécialement* ***en période de pointe de trafic et de nuit****.*
Il devrait porter en priorité sur ***le respect des réglementations à nature sécuritaire*** *(temps de conduite et de repos, vitesse, surcharge, normes techniques vérifiables sur route ...), en s'attachant à utiliser au mieux les capacités spécifiques des différents services de contrôle.*
Des ***dispositifs techniques automatiques*** *devraient être développés et déployés sur les axes principaux pour garantir un niveau minimal de contrôle systématique et faciliter le dépistage des comportements à risques.*

Proposition- 20) :
Il faut veiller, dans l'organisation des contrôles, à la ***gestion des suites éventuelles d'une immobilisation****.*
De même, il faut renforcer les possibilités de recours à la ***saisie*** *du véhicule.*

Proposition- 21) :
Il conviendrait que les AOT aient ***notification des décisions des CSA*** *touchant des autocaristes afin d'être en mesure de* ***les écarter des appels d'offres*** *pouvant les concerner.*

En conclusion de cet ensemble de propositions, faut-il souligner qu'une amélioration réelle de la sécurité des transports par autocars passe nécessairement par une réglementation plus claire, strictement appliquée/contrôlée, fondée sur un retour d'expérience mieux organisé et partagé, ce qui implique un effort de rigueur et une vigilance constante de tous les acteurs, chacun pour ce qui le concerne.

ANNEXES

- Annexe I : Lettre de mission
- Annexe II : Les travaux du CNT
- Annexe III : L'accidentologie
- Annexe IV : Fiches techniques
- Annexe V : Contributions écrites
- Annexe VI : Liste des personnes consultées

Annexe I : Lettre de mission

Ministère de l' Equipement, des Transports, de l' Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer

Le Directeur du Cabinet

Paris, le 31 janvier 2005

référence : D05001115

Le Directeur du cabinet

à

Monsieur le Vice-Président du conseil général des ponts et chaussées

Objet : Mission confiée à M. BONDUELLE concernant le renforcement de la sécurité des transports routiers de voyageurs

Le récent et dramatique accident d'autocar de Saint-Martin d'Estréaux s'ajoute à une longue série d'accidents impliquant ces véhicules, dont ceux particulièrement meurtriers de juin 2004 sur la RN10 et d'août 2004 sur l'A63 à Bordeaux.

L'accident de Saint-Martin d'Estréaux, impliquant un conducteur de plus de 70 ans, a d'ores et déjà justifié que le seuil, à partir duquel la périodicité de la visite médicale obligatoire des conducteurs des véhicules de plus de 8 places est fixée à une année, soit ramené à 60 ans, contre 75 ans actuellement.

Pour autant, cette mesure ne saurait constituer le seul enseignement à tirer de ces accidents.

C'est la raison pour laquelle je souhaite que soit confiée à M. Yves BONDUELLE, inspecteur général de l'Equipement, la mission de me proposer un schéma d'actions de renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars.

Copie à : M. GAUTHEY, Cabinet Transports
M. BONDUELLE, CGPC

Il conviendra d'examiner tout d'abord les conditions d'une plus stricte application de tous les aspects de la réglementation existante en matière d'accès et d'exercice de la profession de transporteur routier de voyageurs : respect des temps de conduite, formation des personnels, lutte contre le travail non déclaré, entretien et contrôle technique des véhicules …

En outre, le cas des transporteurs étrangers en transit sur le territoire français ou titulaires d'autorisation de service réguliers internationaux devra également être traité.

Par ailleurs, la pertinence des normes existantes en matière de sécurité active et passive des véhicules, de ceinture de sécurité ou encore d'aménagement de la voirie devra être ré-examinée et faire l'objet le cas échéant de propositions de renforcements ou d'améliorations.

Des propositions pourront également être faites pour renforcer la réglementation dans tous les domaines où cela s'avèrera nécessaire, ceci en distinguant au besoin les types de trajet et de transport effectués. Ces propositions devront être établies en concertation avec les ministères concernés.

Sa mission sera effectuée en liaison avec le conseil national des transports en vue d'obtenir l'adhésion maximale de l'ensemble de la profession (transporteurs, constructeurs) à ce schéma, mais aussi des autorités organisatrices pour les transports interurbains subventionnés (notamment les transports scolaires).

Je souhaite disposer des premières conclusions de M. BONDUELLE sous deux mois. Mes services, en particulier ceux de la direction des transports terrestres, de la direction de la sécurité et de la circulation routières, de la direction des routes, de l'inspection générale du travail des transports et du réseau technique sont à sa disposition pour tout concours qu'il pourrait souhaiter.

Signé

Patrick GANDIL

Annexe II : Les travaux du CNT



www.cnt.fr

Conseil National des Transports

34, Avenue Marceau - 75008 Paris Tél : 01.53.23.85.85 - Fax : 01.53.23.85.80

CML

Février 2005

Les rapports et avis mentionnés dans cette note et parus depuis 1998
sont disponibles sur le site Internet du CNT :
www.cnt.fr

INTRODUCTION

Instance représentative, le Conseil national des transports (CNT) a été institué par la **LOTI** (article 16).

Le statut du CNT et sa composition très large lui permettent d'être un lieu de confrontation et de concertation entre les différents acteurs : non seulement les partenaires professionnels, patronaux et salariés, tous modes confondus, mais aussi les différents ministères, pour lesquels il est un instrument de décloisonnement administratif.

Ce n'est pas un lieu de négociation : il n'est pas question dans ses missions de se substituer aux instances prévues pour cela. En revanche il est un lieu d'échanges, d'écoutes réciproques, qui en amont des négociations, a prouvé son utilité.

C'est ainsi que depuis sa création en 1982, le CNT est étroitement associé à l'élaboration de la politique de sécurité en transport routier de voyageurs.

Les questions de sécurité de transports sont principalement abordées au sein des instances permanentes comme la **Commission sociale** (sous l'angle des conditions de travail, d'hygiène et de sécurité du personnel) et le **groupe permanent sur la sécurité des transports d'enfants.** Des **groupes** peuvent**,** également, être constitués pour répondre à des questions ponctuelles.

Après un rappel « chronologique », une approche « thématique » permettra de faire le point des avancées obtenues sur l'ensemble du domaine.

En annexe figurent

- une rétrospective sur 20 ans des données quantitatives sur la sécurité des transports d'enfants en autocars,
- les derniers éléments quantitatifs disponibles au CNT et leur analyse,
- les avis intervenus depuis 2000 sur la sécurité des transports en autocars (enfants ou non).
- Un rappel des initiatives prises par les AO pour l'accompagnement en trajet en transport scolaire

I – UN SUIVI CONSTANT

1 - LES SUITES DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'ACCIDENT DE BEAUNE 31 JUILLET 1982

Il paraît justifié de faire état des travaux de la **Commission d'enquête sur l'accident de Beaune**, (le plus grave accident intervenu en France avec 53 tués) - dont le président était M. René VACQUIER, président du CNT et le rapporteur M. André DOGUET, secrétaire général -, car elle a fait un certain nombre de propositions dont le CNT a assuré le suivi.

Parmi les propositions rapidement prises, citons :

- concernant le véhicule
  - la mise en place de limiteur de vitesse
  - l'ininflammabilité des matériaux
  - l'amélioration de la protection des portes des cars contre les chocs extérieurs et les déformations qui peuvent en résulter
  - la révision des conditions des visites techniques

- concernant la circulation
  un arrêté ministériel interdit chaque année le transport d'enfants certains jours de l'année (fin juillet, début août).

D'autres propositions ont eu besoin, pour aboutir, d'être relayées par les travaux du CNT et la persévérance de chacun de ses partenaires, particulièrement au sein du groupe permanent pour la sécurité des transports d'enfants.

2- LE GROUPE PERMANENT « SECURITE DES TRANSPORTS D'ENFANTS »

Suite à une demande du Ministre des Transports, en 1982, un groupe de travail a été crée au CNT en 1984 (prolongeant la commission des transports scolaires qui existait au sein du Conseil Supérieur des Transports). L'objectif de ce groupe est de suivre, dans le cadre de la décentralisation, les questions de sécurité des transports scolaires, péri scolaires et de loisirs. L'accident de Beaune, intervenu en la même année, a rendu d'autant plus nécessaire ce suivi.

Instance pluraliste qui regroupe tous les partenaires du transport d'enfants (les ministères des transports, de la Défense, de l'Intérieur, de l'Education nationale, de l'Agriculture, de la Jeunesse et des Sports, du Tourisme, les associations, les autorités organisatrices, les transporteurs, les salariés etc.…), ce groupe a été présidé jusqu'en 2001 par André DOGUET.

Comme tout groupe de travail du CNT, il peut, en tant que de besoin, faire appel à des compétences ciblées sur tel ou tel point (accidentologiste, juriste etc.…). Il remet chaque année un rapport sur la base de statistiques fournies par les forces de l'ordre où il analyse les accidents et émet des propositions pour améliorer la sécurité de ces transports.

<u>a – Le groupe a adopté des définitions spécifiques</u>

- le transport d'enfants

  Sont retenus les transports d'enfants et adolescents scolarisés, lorsqu'ils sont effectués à destination ou au retour d'un établissement d'enseignement ou à l'occasion d'activités directement liées à l'enseignement, telles que les déplacements pour activités sportives et culturelles.

  Sont également retenus les transports effectués à l'occasion de sorties non directement liées à l'enseignement ou se déroulant pendant les vacances scolaires, notamment en liaison avec la fréquentation des centres de vacances.

- les accidents de transport d'enfants

  1 - En trajet

Sont retenus les accidents survenant au cours des opérations de transport d'enfants et d'adolescents (y compris les montées et descente de véhicule) mettant en cause des véhicules de transport en commun affectés régulièrement ou occasionnellement à du transport scolaire, périscolaire ou post scolaire, y compris les véhicules aménagés pour les handicapés.

1 - Au point d'arrêt

Sont retenus les accidents corporels survenant aux enfants et adolescents transportés ou destinés à être transportés suivant les termes de la définition précédente lorsque ces accidents se produisent lors d'une traversée de voie de circulation dans les instants qui précèdent la montée dans le véhicule affecté au transport ou dans les instants qui suivent la descente du véhicule.

b – Il analyse le bilan et évalue les évolutions

Ces statistiques sont analysées suivant une grille également définie par le groupe : causes, circonstances, accidents intervenus en trajet ou à l'arrêt, implication du véhicule de TC ou d'un véhicule tiers, comportement du passager, du conducteur ou de tiers etc.

c– Il fait le point sur les initiatives nationales comme locales

Le rapport fait également le point sur les initiatives législatives et réglementaires améliorant la sécurité (sécurité routière, éducation à la sécurité mais aussi sécurité du travail et formation professionnelle).

Il souhaite également être un outil d'échanges d'expériences entre les organisateurs locaux. Pour cela il invite les conseils généraux à faire connaître leurs problèmes et les solutions qu'ils ont mises en œuvre, et bon nombre d'entre eux répondent volontiers.

d – Il émet des propositions largement diffusées

Sur la base de cet ensemble de données, tant quantitatives que qualitatives, le groupe élabore un certain nombre de propositions qui sont soumises pour approbation à la section permanente du CNT, transmises comme « avis du CNT » aux ministres des transports, et communiquées également aux autres ministres concernés (Défense, Intérieur, Education et Jeunesse, Agriculture etc.…).
Le rapport et l'avis sont également largement diffusés notamment aux conseils généraux, aux inspections d'Académie et aux rectorats.
Ces documents sont communiqués à la presse et figurent sur le site Internet du CNT.
C'est ainsi que le dernier rapport d'octobre 2002 portant sur les années scolaires 1999/2000 et 2000/2001 est intégralement disponible sur le site du CNT **www.cnt.fr ,** rubrique « Rapports »

Les principaux éléments statistiques figurent en Annexe I

e- Mais il rencontre actuellement des difficultés, que l'on espère bientôt résolues

Une modification est intervenue dans la remontée des informations et compromet actuellement le suivi des travaux.
Jusqu'en 1999 la Gendarmerie fournissait un état des accidents dressé après avoir rassemblé les éléments fournis par les brigades territoriales, qui avait un caractère officiel et exhaustif.
A présent cet état « clé en main » n'est plus élaboré à l'échelon central, du fait du redéploiement des tâches et les brigades doivent adresser directement les procédures au CNT. Cette modification, qui a concerné tout destinataire, aussi bien les services du Ministère des Transports que les organismes d'études et d'accidentologie, a eu pour effet de ralentir, voire de supprimer cette remontée d'information.
Par arrêté du 3 mai 2004 du ministre de la Justice paru au JO du 18 mai, le Président du CNT est habilité à recevoir copie des procédures en cours d'instruction, sous réserve du respect de l'anonymat des personnes impliquées.

Cependant, début 2005, le circuit, qui a été interrompu pendant quelque temps, peine toujours à se rétablir.

Le dernier rapport, **La sécurité des transports d'enfants-Rapport 2002 (31/10/2002) est disponible sur le site du CNT. L'avis est reproduit en annexe III**

REMARQUE
Nous sommes les seuls en EUROPE à disposer d'un tel outil d'observation et de propositions pour un transport qui concerne quotidiennement 4 millions d'enfants, dont 2 millions en zone rurale. Comme on va le voir, cet outil a contribué largement à la mobilisation des différents partenaires du transport d'enfants et a permis le maintien d'un niveau de sécurité relativement satisfaisant.
Son maintien est indispensable.

3 - LE GUIDE A L'USAGE DES DECIDEURS LOCAUX ET DE LEURS PARTENAIRES EN MATIERE DE SECURITE DES TRANSPORTS SCOLAIRES

En 1990, le CNT a élaboré un **guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de sécurité des transports scolaires**. Ce guide est inclus dans une brochure disponible auprès des Journaux Officiels, intitulée : « Transport en commun de personnes sur route » n°1523. IL est joint à **l'arrêté du 2 juillet 1982** relatif au transport en commun de personnes.

Ce guide élaboré en large concertation et remis à jour **en 2000** reprend ces thèmes et propose un certain nombre de recommandations relatives au conducteur, au véhicule, aux différentes phases du transport (montée ou descente des passagers, trajet), à la sensibilisation des enfants et des adultes, à la concertation entre les différents acteurs et au partage de responsabilités.

4 – LA MISSION D'EVALUATION DES TRANSPORTS SCOLAIRES

En 1991, le CNT a été chargé d'une **mission d'évaluation des transports scolaires** qui a été menée sous l'animation d'André DOGUET.
Le rapport du groupe spécialement constitué en associant bien évidemment tous les acteurs vise à améliorer la qualité de ces transports suivant 4 idées force :

1. Mieux écouter la demande de transport : comment combiner qualité et coût
2. Décloisonner le jeu des acteurs, notamment entre responsables des transports et de l'éducation nationale
3. Considérer le transport scolaire comme partie intégrante de la vie scolaire
4. Développer l'information et la responsabilité des usagers.

En particulier, le CNT a recommandé d'améliorer la qualité et la sécurité en faisant les propositions suivantes :

- Une meilleure exécution des conventions
- La négociation de chartes de qualité au niveau départemental
- Une incitation au rajeunissement du parc (âge maximal de 15 ans)
- Un effort concerté et progressif pour diminuer la durée du transport (45 minutes)
- Un effort accru de formation spécifique des conducteurs au transport d'enfants
- La suppression des strapontins

5 - LES GROUPES « AD HOC », REPONDANT A DES MISSIONS

Des **groupes de travail temporaires** peuvent être constitués pour répondre aux missions ponctuelles confiées par le ministre chargé des Transports.
A plusieurs reprises, ces dernières années l'avis du CNT, a été sollicité, soit « à froid » pour anticiper l'adoption d'une mesure, comme l'obligation du port de la ceinture dans les poids lourds et dans les autocars, soit « à chaud », après un accident pour analyser le problème posé et proposer des éléments de solution.

C'est ainsi qu'ont été mis en place :

En prévision de la transposition d'une directive européenne

- le groupe sur **l'obligation de port de la ceinture de sécurité pour les conducteurs** (1999, présidé par G. BESSAY, vice-président du CNT)
- le groupe sur **l'obligation de port de la ceinture de sécurité pour les passagers** (2000, présidé par le général QUEROLLE)

A la suite d'accidents, et pour répondre à une demande parlementaire

- le groupe sur **la sécurité du transport en autocar la nuit** (2000, présidé par M. VILLESSOT)
- le groupe sur **le transport occasionnel en autocar sur longue distance** (depuis 2000, présidé par M. André LAUER, I.G.P.C.)
- le groupe sur **la sécurité aux points d'arrêt scolaires**, dans le cadre de la mission confiée par le ministre au sénateur André LARDEUX.

6 – PARTICIPATION A LA MISSION « BONDUELLE »

Le 31 janvier 2005, le ministre a confié une mission à Yves BONDUELLE, Inspecteur général de l'Equipement pour proposer un schéma d'actions de renforcement de la sécurité des transports routiers non-urbains de voyageurs effectués par autocars, en liaison avec le CNT

II – UNE APPROCHE TRES LARGE POUR UNE MOBILISATION DE TOUS

Cette approche correspond à l'idée qu'a toujours défendue le CNT : **la sécurité est l'affaire de tous.** Le transport est une chaîne dont tous les maillons doivent être mobilisés pour assurer la sécurité**.**

1 – LES VEHICULES

a- Les strapontins

Les cars étaient tous équipés de strapontins. Ces sièges, obstruant l'allée centrale, devenaient un obstacle en cas d'évacuation en urgence.
Le CNT, reprenant une des propositions de la commission d'enquête sur l'accident de Beaune, n'a eu de cesse de demander la suppression de ces équipements, d'autant plus qu'ils étaient progressivement interdits dans les pays voisins européens. Nous restions les seuls, avec le Portugal.
La décision de cette suppression pour les véhicules de plus de 22 places est intervenue par **arrêté du 26 février 1996,** prévoyant un échéancier qui s'est terminé l'été 2003.

b - Les ceintures de sécurité

En 1986, le CNT préconisait d'installer des ceintures aux places les plus exposées (à l'avant et à la place centrale au fond, face au couloir.).

Depuis, en 1996, la réglementation européenne, transposée en droit français a rendu obligatoire l'équipement en ceintures de sécurité dès la construction des poids-lourds et des transports en commun de personnes selon un échéancier allant du 1er octobre 1997 au 1er octobre 2001 selon les catégories de véhicules.

En 1999, le ministre saisissait le CNT en ces termes :

> *« La question doit donc dorénavant être examinée de savoir s'il est opportun et utile de rendre ou non obligatoire le port de la ceinture dans les poids-lourds et les autocars. Une telle question doit bien entendu faire l'objet d'un examen très attentif associant toutes les parties concernées. »*

Il chargeait donc le CNT d'étudier cette question sous tous ses aspects techniques, juridiques, économiques, sociaux, médicaux, et de sécurité dans le cadre d'une concertation associant les fédérations syndicales de salariés, les fédérations professionnelles d'employeurs, les représentants des usagers des transports de voyageurs et de marchandises, et les administrations concernées.
Il s'agissait d'apprécier l'opportunité et l'utilité éventuelle d'une telle mesure et les modalités de sa mise en œuvre.

Le CNT a choisi de traiter cette question sous deux approches :

- celle des conducteurs, s'inscrivant plus précisément dans une démarche de prévention des accidents du travail et du risque routier en entreprise.
- celle des passagers, abordée dans le contexte plus général de la sécurité routière**.**

Les deux groupes de travail, présidés respectivement par M. G. BESSAY et le Général QUEROLLE, ont mené leur réflexion en parallèle, faisant appel à des spécialistes en accidentologie et à des chercheurs. Le groupe « voyageurs » a fait une large place aux partenaires du transport d'enfants, y compris aux autorités organisatrices.

Le CNT a évidemment conclu à la pertinence de rendre obligatoire le port de la ceinture.
Il a rendu deux avis en parfaite cohérence :

1 - Avis sur le **Port de la ceinture de sécurité par les conducteurs des poids lourds et des autocars (16/12/1999)**

Le CNT avait estimé utile que cette obligation s'impose aux conducteurs d'ici 2002, étant entendu que cette mesure devait être précédée d'une campagne de sensibilisation destinée à convaincre le personnel de l'utilité de cet équipement. Elle devait s'inscrire dans une action plus générale de promotion d'une culture de sécurité dans les entreprises.
Le décret s'appliquant aux occupants des poids-lourds marchandises a été publié le 14 mai 2003.

2 - **Avis sur le Port de la ceinture de sécurité par les passagers des autocars (20/01/2000)**
le CNT avait recommandé d'imposer à terme cette obligation, suivant certaines conditions qui concernaient notamment les enfants et le transport scolaire.

Un projet de décret, qui suivait pour l'essentiel l'avis du CNT, a été préparé, mais il a été décidé d'attendre la directive européenne.

La directive 2003/20/CE du Parlement Européen et du Conseil du 8 avril 2003 modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes est parue au JO de l'Union européenne du 9 mai 2003
Celle-ci impose le port de la ceinture dès l'âge de 3 ans et prévoit la possibilité d'exemptions temporaires, notamment pour le transport scolaire, mais qui ne pourront excéder 5 ans.

La transposition de ce texte en droit français a été décidée immédiatement.

Le décret n°2003-637 du 9 juillet 2003 (publié au Journal officiel du 10 juillet 2003), en modifiant les articles R.412-1 et R.412-2 du code de la route, étend l'obligation du port de la ceinture de sécurité aux occupants des véhicules de transport en commun de personnes, lorsque les sièges sont équipés d'une ceinture de sécurité(complété par l'arrêté **du 1er août 2003** relatif aux véhicules dont les sièges sont conçus pour les enfants).

Il convient de préciser que cette décision a été préparée par la concertation qui s'est déroulée au CNT il y a 4 ans. Cette concertation a permis de faire émerger un certain nombre de questions qui ont contribué à la rédaction par le ministère d'une note d'information destinée à apporter des réponses après la décision prise par le Gouvernement.

Coïncidence : ces deux démarches s'achèvent en même temps. L'obligation du port de la ceinture, généralisée et immédiate, intervient en même temps que la fin de la tolérance des strapontins dans les véhicules de plus de 22 places. Toutefois les strapontins restent admis dans les véhicules de petite capacité, ce qui pose problème vis à vis de l'obligation de port de la ceinture.
Le ministère a diffusé une **Note d'information** sur le *port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transport en commun* (août 2003) afin de faciliter l'application de cette mesure.
Un arrêté est intervenu le **16 décembre 2003** modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif à l'information du voyageur sur l'obligation de port de la ceinture de sécurité par un panonceau, un pictogramme à chaque place, dont les caractéristiques sont définies.
(Cette information pouvant être complétée par une information donnée par le conducteur, le convoyeur ou le chef de groupe et/ou des moyens audiovisuels).

c- la visibilité du véhicule

Il n'a pas été choisi en France d'adopter un véhicule spécifique au transport scolaire, comme il en existe en Amérique du Nord. Le groupe a souvent évoqué cette question et il a été jugé nécessaire, pour des raisons économiques notamment, de maintenir la polyvalence des autocars.

En revanche le CNT s'est toujours préoccupé d'une meilleure signalisation du véhicule, notamment au moment des phases d'embarquement et de débarquement. Dans un premier temps il a recommandé d'utiliser le signal de détresse.

Puis dans un deuxième temps, après expérimentation, le CNT a demandé l'homologation du pictogramme « transport d'enfants à éclairement qui a pour avantage d'harmoniser la signalisation du car sans créer de risque de confusion. Cette autorisation a été donnée par **l'arrêté du 23 novembre 1999** qui fixe les caractéristiques et les conditions d'utilisation de cet équipement qui est adopté progressivement dans les départements.

D'autre part le CNT a encouragé les départements à équiper les véhicules de bandes auto réfléchissantes, particulièrement efficaces entre « chien et loup » ou par temps de brouillard. (A noter que, suite aux propositions de la commission d'enquête sur l'accident de MIRAMBEAU, et à la décision du CISR, elles sont obligatoires à l'arrière des camions et de leurs remorques pour tous les véhicules mis pour la première fois en circulation à compter du 1er avril 2005 et pour tous les véhicules mis en service avant cette date à compter du 1er avril 2006 – Arrêté du 22 octobre 2004 relatif à la signalisation et à l'éclairage des véhicules).

d - Les incendies

A deux reprises, en 1990 et en 1995 le groupe s'est penché sur la question des incendies de véhicules, qui se produisent parfois sans accident. Il est donc difficile d'en avoir connaissance de façon exhaustive. Le CNT avait relevé un certain nombre de cas dans la presse et il avait émis des propositions d'investigation plus méthodiques, mais qui sont restées sans écho.

Ainsi à une question écrite du 3 avril 1995 de M. Jean-Claude Lenoir, député de l'ORNE, (extrait)

….sur la nécessité de renforcer la sécurité des transports d'enfants. Dans son dernier rapport annuel, le groupe de travail spécialisé au sein du Conseil National des Transports … demande notamment que le ministère des Transports prenne l'initiative de faite établir un recensement des incendies de cars scolaires, qui sont malheureusement fréquents

M. Bernard BOSSON, ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme a répondu (extrait)

… incendies de véhicules : la réglementation en la matière est sévère puisque sont notamment réglementés la conception des compartiments moteur, des compartiments passagers, des réservoirs à carburant et autres parties à risque, la résistance des matériaux et câbles électriques, l'équipement en extincteurs et les issues. Cependant un recensement va être entrepris pour faire suite à la demande du Conseil national des transports, pour examiner les potentiels d'amélioration…
Cette question est actuellement suivie dans le cadre du BEA TT qui a demandé une remontée d'information en la matière aux forces de l'ordre, fondée sur les coupures d'axes.

2 - LES POINTS D'ARRET SCOLAIRES

En transport scolaire, c'est dans ces circonstances que se produisent les accidents les plus graves, souvent mortels.

Bien évidemment l'implantation et l'aménagement technique du point d'arrêt jouent un rôle essentiel, mais d'autres facteurs interviennent également tenant au véhicule (angle mort), au comportement des enfants (bousculade à l'arrivée du car), au comportement des parents et des autres usagers de la route (ne pas stationner sur l'emplacement des bus, déposer les enfants du bon côté, accompagner les enfants les plus jeunes au pied du véhicule, ralentir quand on croise ou on dépasse un car à l'arrêt), à l'organisation du transport (horaires)….

a- l'implantation et l'aménagement : nécessité d'un « corpus » de recommandations

A la demande du CNT, le CERTU et l'ANATEEP, sur la base de travaux du SETRA, ont réalisé en 1995 un guide méthodologique intitulé :**« Transport des scolaires. La sécurité aux aires d'arrêt »**
Ce document élaboré à l'intention des décideurs et des aménageurs locaux, comporte des données concernant l'accidentologie, ainsi que les principes réglementaires et techniques d'aménagement des points d'arrêt et des aires d'embarquement.
Il fait également le point des responsabilités en cas d'accident sur la base de la jurisprudence disponible à l'époque.

Il a été complété par un ouvrage mis au point par le CERTU en collaboration avec la DTT et le CDIA (Centre de documentation et d'information de l'Assurance) intitulé **« Responsabilités et assurances dans les transports des scolaires » (novembre 1995).**

Compte tenu de la mobilisation de certains départements sur la question de la sécurité aux points d'arrêt et de certaines initiatives prises, tant du point de vue méthodologique que de réalisations matérielles, le CNT a proposé à plusieurs reprises de compléter ce guide afin d'en faire un outil d'échange d'expériences.

Le 30 juillet 2003, suite à un accident intervenu dans l'Orne et à la condamnation au pénal du président du conseil général de ce département (jugement « cassé » depuis), Dominique BUSSEREAU a saisi le CNT d'une réflexion sur la sécurité des points d'arrêt, qui a été conduite par le sénateur André **LARDEUX**.
Ont participé à cette réflexion, les membres du groupe permanent du CNT mais également des responsables de transports départementaux parmi lesquels le président du conseil général de l'Orne

Basant ses travaux sur les données accidentologiques fournies par le Conseil national des transports qui confirment le risque persistant d'accident grave au point d'arrêt, **le groupe a délibérément inscrit sa réflexion dans une démarche d'incitation et de recommandation,**
Mais cela sans éviter de répondre à 2 questions qui lui ont été posées d'emblée :

1. <u>Faut-il et peut-on définir des zones de responsabilité</u> ?
   Il a estimé que ce **serait inopportun** :
   - le transport scolaire constitue une **chaîne** ; circonscrire la responsabilité à tel moment, à tel endroit, à tel acteur aboutirait à démobiliser les autres partenaires et compromettre la cohérence des actions de sécurité qui doivent s'exercer en partenariat d'un bout à l'autre.
   - De plus ce serait très difficile car un accident est le plus souvent **multifactoriel** et la jurisprudence conclut en général à un partage de responsabilités.

2. <u>Doit-on alourdir la réglementation</u> ? ,
   Le groupe a estimé qu'il n'y avait **pas matière à alourdir la réglementation**,
   - ce qui **augmenterait les coûts** en équipements et en moyens de contrôle.
   - De plus ce carcan supplémentaire inciterait à **réduire le nombre de points d'arrêt** et à reporter le risque sur le cheminement piétonnier d'approche ou à inciter les enfants et les parents à recourir à d'autres moyens de transport plus dangereux que le transport collectif (voiture particulière ou deux-roues).

Après avoir dressé l'inventaire des initiatives relatives à la sécurisation des points d'arrêt, le groupe de travail préconise :
- de mutualiser les expériences et **d'établir un "corpus" de recommandations** (en réactualisant le guide du CERTU)
- de rappeler la nécessité pour chaque collectivité d'intégrer l'action d'aménagement dans une **politique globale de sécurité des transports scolaires**.

Cette démarche, conforme au principe toujours soutenu par le CNT, implique la mobilisation de chacun des acteurs au niveau national comme au niveau local (éducation nationale, autorités organisatrices, transporteurs, associations…).

Ces propositions ont été présentées aux ministres le 27 mai 2004.

Lors de l'assemblée générale du CNT le **14 octobre 2004** le directeur de transports terrestres a fait part de l'accord du ministre sur cette proposition de refonte du guide du CERTU, aussitôt mise en oeuvre.

Le rapport « **Sécurité aux points d'arrêt scolaires (28/05/2004) »** est disponible sur le site du CNT. Les propositions figurent en annexe de ce document.

b- L'encadrement des enfants à l'arrêt

Le **« guide à l'usage des décideurs locaux »** de 1990 rappelle la responsabilité de l'organisateur de définir avec les autorités locales, les chefs d'établissement et le transporteur les règles de sécurité aux approches des établissements. De même les chefs d'établissements doivent s'assurer que l'embarquement se fait en ordre.

Pour les enfants d'âge préscolaire, le guide insiste tout particulièrement sur la nécessité que les enfants soient accompagnés et recherchés par **les familles** ou des accompagnateurs habilités par la famille. Ces recommandations pourraient être données de façon systématique, (au même titre que les informations relatives à la cantine) lors de la réunion traditionnelle de la rentrée scolaire, en générale très fréquentée par les parents d'enfants jeunes.

Par ailleurs le CNT a rappelé à plusieurs reprises le rôle exemplaire que doivent avoir les parents : comme piéton en déposant et reprenant les plus jeunes au pied du car, comme automobilistes, en déposant les enfants du même côté de la voie et si possible en ne stationnant pas eux-mêmes sur l'arrêt du car.

3 -L'ACCOMPAGNEMENT DES ENFANTS EN TRAJET

a - En transport scolaire

La présence croissante d'enfants de plus en plus jeunes dans les cars a conduit le CNT à traiter de la question de l'accompagnement.

Il a toujours insisté sur le fait que le **conducteur ne peut et ne doit pas exercer de surveillance durant la conduite ;**

Il a encouragé la mise en place d'accompagnateurs et relevé les initiatives prises par certains départements en ce domaine. Il a demandé qu'une étude soit menée pour tirer tous les enseignements utiles à l'extension de cet accompagnement.

C'est pourquoi, dans le cadre des travaux du groupe de travail présidé par M. MORELON menés en 1995 sur **la démarche « Emploi, qualité sécurité en transport routier de voyageurs** » une mission a été confiée à l'Inspection générale de l'Equipement pour évaluer les besoins, les responsabilités juridiques, les questions pratiques et financières sur la base d'expériences déjà en cours recensées par le CNT. Il était également demandé au rapporteur, Mme de FLEURIEU, de déterminer l'opportunité de traiter ce problème par voie réglementaire ou par recommandations.

Après avoir mené une très large concertation, tant au plan national que local, Mme de FLEURIEU a conclu que la nécessité d'accompagner les jeunes enfants était incontestable.
La question se posait de savoir si cet accompagnement devait être obligatoire.
Etant donné que l'obligation de la scolarisation ne joue qu'à partir de 6 ans une telle disposition aurait pour effet pervers de pousser les collectivités locales, afin d'éviter des frais supplémentaires, à interdire l'accès des cars aux enfants les plus jeunes ; et cela renforcerait l'inégalité entre les zones urbaines et rurales.
C'est pourquoi elle propose, dans le cadre de la démarche volontariste d'amélioration de la qualité, fil conducteur de la mission MORELON, de procéder par voie de recommandations afin d'encourager la recherche de modalités d'accompagnement les plus adaptés à l'âge des enfants et aux conditions locales.
De fait les départements ont été de plus en plus nombreux à mettre en place des accompagnateurs, non seulement pour les plus petits mais aussi pour des questions de discipline, sur certaines lignes utilisés par des adolescents.

Le CNT qui, dans ses derniers rapports « scolaires » fait le point des mesures prises dans chaque départements, a recommandé, qu'autant que possible, ces accompagnateurs reçoivent une formation à la sécurité (exercices d'évacuation).

On rappelle que la **circulaire du 23 mars 1995** de l'Education nationale préconisait la recherche de solutions d'accompagnement pour les plus jeunes.

La récente décision de rendre obligatoire le port de la ceinture relance la question de l'accompagnement : le **décret du 9 juillet 2003 exclut expressément la responsabilité du conducteur d'autocar en cas de non-port par un enfant.**

La **Note d'information sur le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transport en commun** diffusée par le ministère le 20 août 2003 indique bien que « l'organisateur d'un transport de personnes est responsable des conditions générales de sécurité du transport qu'il organise ».
Mais il peut limiter sa responsabilité par une série de dispositions indicatives et non cumulatives, qui vont de la sensibilisation des enfants à la mise en place d'accompagnateurs, chaque organisateur restant libre du choix des moyens.

b – Sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires

La **circulaire n° 99-136 du 21 septembre 1999** relative à l'organisation des sorties scolaires dans les écoles maternelles et élémentaires publiques (cf. B.O.E.N.- hors série n°7 du 23 septembre 1999) définit trois catégories de sorties: régulières (comprises dans l'emploi du temps), occasionnelles sans nuitée et occasionnelles avec nuitée.
Ces catégories déterminent les formes d'organisation pédagogique, les conditions d'encadrement, d'accueil, les équipements individuels et collectifs de sécurité et bien évidemment de transport. Des taux d'encadrement minima sont fixés.

c – Déplacements dans le cadre des centres de loisirs et de vacances sous la tutelle du ministère chargée de la Jeunesse et des Sports

Le ministère de la Jeunesse et des Sports a réglementé l'encadrement des centres de vacances et de loisirs :

> Les mesures d'encadrement sont valables pour l'ensemble du séjour soit, pour les enfants de 4 à 6 ans : 1 pour 8, de 6 à 18 ans : 1 pour 10 et pour les centres de loisirs sans hébergement (CLSH) : 1 pour 8 pour les moins de 7 ans, 1 pour 12 pour l'âge supérieur.
> Pour les transports en autocar, les accompagnateurs doivent se placer au milieu du véhicule, près des issues et dans sa partie arrière, ce qui porte leur nombre à 4 en moyenne

Le groupe de travail du CNT demande que les animateurs et les directeurs de centre de vacances placés sous la tutelle du ministère de la Jeunesse reçoivent **une sensibilisation à la sécurité des transports** (ex : exercices d'évacuation) dans le cadre de la formation qu'ils doivent recevoir **(BAFA et BAFD**)

4- LES TRANSPORTS OCCASIONNELS EN AUTOCAR

a - Faut-il interdire le transport de nuit ?

A la suite d'interventions parlementaires suscitées par des accidents de cars immatriculés en France, transportant des enfants, survenus à l'étranger les années précédentes, le ministre indiquait au président du CNT, en 3 avril 2000, qu'il envisageait, avec ses collègues de l'Education nationale et de la Jeunesse et des Sports de recommander aux organisateurs de transports d'enfants d'éviter les trop longs trajets de nuit.

Cette concertation s'est effectuée dans le cadre du **groupe sur la sécurité des transports d'enfants,** présidé par M. P. VILLESSOT, complété pour la circonstance par des chercheurs d'université (Caen) et de l'INRETS ainsi que des organismes de voyages.

Le groupe a défini son champ d'étude :
- la catégorie de voyageurs concernée :

au départ, selon la saisine du ministre, il ne devait s'agir que des enfants. le groupe a estimé qu'une interdiction du transport d'enfants en autocar la nuit aurait pour effet, d'une part de diminuer l'offre d'un transport accessible au plus grand nombre et d'autre part de reporter les risques d'accidents le jour, sans pour autant être assuré que ce risque soit moindre que lors des trajets de nuit. Le groupe a jugé qu'il fallait élargir la réflexion à l'ensemble des transports de personnes, quel que soit leur âge

- la distance :

  selon les termes de la saisine initiale, il a été décidé de centrer la réflexion sur la longue distance qu'il a été proposé de définir par rapport au temps de conduite continue maximum : 4 heures 30.

- Le type de service :

  il ne s'agira de traiter que les transports occasionnels, ce qui exclut les lignes régulières et les transports scolaires.

IL s'agit en fait de veiller à ce que, pour les transports en autocar sur longue distance, de nuit comme de jour, quel que soit l'âge des passagers, l'impératif de la sécurité soit constamment pris en compte dans tous les maillons de la chaîne du transport et par tous les intervenants.

La large consultation menée à l'occasion de cette saisine a permis de mettre en évidence un besoin, exprimé par l'ensemble des partenaires (donneurs d'ordre, transporteurs, conducteurs) de disposer d'un document de référence, d'une base de discussion commune.

le groupe s'est inspiré de l'expérience menée depuis plusieurs années en transport de marchandises pour lesquels, en application de la LOTI (article 8, alinéa 2), un contrat-type général et des contrats-types particuliers ont été établis et mis en pratique par les professionnels.

Ces contrats types sont réglementaires, ils sont établis par décret pris après avis des organisations professionnelles concernées et du CNT. Mais ils ne sont pas sont pas d'ordre public car ils sont supplétifs.

Il a paru opportun au CNT d'étudier la transposition de ce dispositif dans le domaine du transport de voyageurs afin mettre à la disposition des différents partenaires un cadre qui leur permette d'établir leurs contrats et qui définisse et préconise certaines obligations de nature à améliorer la qualité et la sécurité des transports.

C'est dans ce sens que le CNT a rendu **son avis en juin 2000**, (cf. Annexe II) proposant également de compléter la formation du conducteur sur deux points : la capacité de vigilance et la conduite des cars à étages (voir plus loin point formation).

b - Sécurité des transports publics occasionnels et collectifs en autocar

Dans la foulée de l'avis rendu sur le transport de nuit, le CNT a lancé, en 2000, une réflexion sur le transport occasionnel, quel que soit l'âge des voyageurs, fondée sur le fait qu'une bonne définition des droits et des obligations de chacun des acteurs ne pouvait qu'améliorer la sécurité du voyage.

Avant de réunir le groupe, le président et les rapporteurs ont mené une très large concertation auprès des différentes parties prenantes, professionnels, salariés et usagers, qui a permis de confirmer le consensus sur le bien fondé de cette démarche.

Un groupe de travail a été constitué, auquel ont participé des représentants du ministère des Transports (DTT, DSCR) des administrations concernées (Tourisme - Education Nationale, Jeunesse et Sports), des transporteurs (FNTV, AFTRI, UNOSTRA), d'organisations syndicales de salariés (CGT, CFDT, FO), d'associations d'usagers (ANATEEP, FNAUT, CLCV, ADV, UNAF), d'organisateurs de voyages (SNET, SNAV).

Dans un premier temps, il a choisi de tenter de mettre au point d'un dispositif contractuel écrit, destiné à combler un vide flagrant (constaté depuis 1982), et ainsi de rédiger un contrat-type supplétif, sur le modèle du dispositif prévu par la LOTI en transport de marchandises.

Ces travaux, menés sous la conduite de M. André LAUER, IGPC, ont rencontré au fur et à mesure de leur avancement des obstacles de différents ordres (absence de base légale, problème de la

commande publique, respect des règles de libre concurrence…); ils ont ainsi connu plusieurs étapes successives qui ont allongé considérablement les délais.

Mais, malgré les difficultés, l'ensemble des participants du groupe de travail s'est toujours accordé sur le fait que **la transparence évitait malentendus et improvisations, facteurs de risques**. Et, précisément, cette réflexion très approfondie a eu comme avantage d'identifier les points qui méritaient d'être portés à la connaissance de toutes les parties prenantes à un service de transport : le transporteur, son conducteur, le donneur d'ordre et le passager.

Ces exigences de transparence et de traçabilité ont été particulièrement mises en lumière en 2004 à la suite d'accidents intervenus dans deux modes très distincts, le transport aérien et le transport en autocar. Une table ronde a été organisée sur ce thème lors de l'assemblée générale du CNT le 14 octobre 2004. Ce sujet était également à l'ordre du jour du congrès 2004 de la FNTV.

Les enseignements tirés de ces évènements ont permis d'affiner la réflexion en dégageant deux objectifs distincts mais complémentaires : la sécurité et l'information du passager sur sa sécurité, en application de **l'article 1 du code de la Consommation :**

« Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service. »

Relancés à la demande notamment des professionnels, chefs d'entreprise comme salariés, les travaux du CNT ont repris sur le schéma suivant :

- **Le passager a le droit de connaître les caractéristiques essentielles du service de transport dont il est le consommateur.**
- **Or la sécurité est une caractéristique essentielle du service des transports.**
- **Donc le consommateur a droit à cette information sur sa sécurité.**

De plus la bonne information et la transparence sur les caractéristiques du service réduisent fortement les risques d'improvisations intempestives dans l'exécution et contribuent ainsi directement à l'accroissement de la sécurité.

Il a été décidé de répondre purement et simplement à cette exigence légale :
Un document unique définissant les « règles du jeu », empêchant toute improvisation informelle donnera ainsi un cadre à la sécurité et à l'information du consommateur ; il répondra au besoin de transparence et de traçabilité exprimé par les différents intervenants, professionnels du transport, salariés, donneurs d'ordre publics ou privés et consommateurs.

Le groupe a décidé d'en étendre le champ d'application à tout transport occasionnel, quelle que soit la distance parcourue.

Les travaux du CNT sur le projet de « contrat-type » ont été très utiles puisqu'ils ont permis de définir les principaux points qu'il convient de traiter dans ce document unique. Ils ont ainsi fourni la trame à la proposition adoptée par le groupe de travail lors de sa réunion du 20 janvier 2005 sous la présidence de M. LAUER, à laquelle participait M. Alain GILLE, président du CNT.

Dans la ligne du Code de la Consommation : il est proposé à l'ensemble des acteurs de s'engager dans cette démarche de recommandations, sans qu'il soit besoin de recourir au législateur.

Cependant, s'il advenait que cet engagement ne se faisait pas, les pouvoirs publics reprendront la main pour légiférer et réglementer
On s'inspire ainsi de la démarche proposée pour le transport aérien sur la base du volontariat par Gilles de ROBIEN et qui sera évaluée dans 2 ans pour déterminer si on donne au « label bleu » un caractère obligatoire.

Le CNT, réuni en section permanente **le 8 février 2005**, après avoir examiné l'avis accompagnant le document « Eléments d'information préalables à la conclusion d'un contrat », a adopté à l'unanimité ces deux textes qui ont été transmis aux ministres.
Le CNT, à cette occasion, a rappelé la nécessité d'améliorer les contrôles et d' « élever » toute initiative au niveau européen.
cf. Annexe V

5 - LES CONDUCTEURS

a- Le contexte général : vers la professionnalisation de l'activité de conducteur

D'une manière générale, les pouvoirs publics en liaison avec les partenaires sociaux ont constamment œuvré pour améliorer les conditions d'exercice de la profession de conducteur routier.
Ces efforts ont été encouragés chaque année au travers des propositions de la Commission Sociale du CNT qui élabore un **rapport annuel sur l'évolution sociale dans l'ensemble des transports.** Celui-ci accorde une large place au thème de la formation professionnelle de l'ensemble des salariés et des conducteurs en particulier.

Ils ont abouti à l'adoption de la **loi n° 98-69 du 6 février 1998 améliorant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier**.

Cette loi prévoit dans son article 1er la généralisation de la formation professionnelle obligatoire à tous les conducteurs routiers professionnels, quels que soient leur statut et leur secteur d'activité : salariés et non salariés, compte d'autrui et compte propre, marchandises et voyageurs.

C'est ainsi que deux dispositifs ont été mis en place, la FIMO (formation initiale minimum obligatoire) et la FCOS (formation continue obligatoire à la sécurité).

D'une durée de 140 heures (après le permis de conduire transport en commun), la FIMO doit assurer au conducteur les bases du professionnalisme nécessaire, tant au regard des conditions générales de l'exercice du métier que des conditions particulières de sécurité.
D'une durée de 21 heures au cours de toute période de 5 ans d'activité professionnelle, la FCOS concerne tout salarié occupant un emploi de conducteur routier d'un véhicule de transport interurbain de voyageurs.

le **décret n° 2002-747 du 2 mai 2002** relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs et des conducteurs salariés et non salariés du transport routier public de marchandises

complété par le décret « balai », qui inclut le compte propre en marchandises (non en voyageurs) :
Décret n° 2004-1186 du 8 novembre 2004 relatif à la formation professionnelle initiale et continue des conducteurs salariés du transport routier privé de marchandises, des conducteurs salariés et non salariés du transport routier public de marchandises et des conducteurs du transport routier public interurbain de voyageurs.

b- Les conducteurs scolaires : une formation spécifique déjà rôdée

Les enfants constituent une clientèle particulière, tant du fait de leurs aptitudes physiques que de leur comportement. Les conducteurs doivent donc être sensibilisés à leurs réactions, à toutes les étapes du processus de transport et apprendre la marche à suivre en cas d'incident ou d'accident (évacuation ou non, déclenchement des secours, etc...). De plus les réactions d'un jeune enfant sont différentes de celle d'un adolescent. A cela s'ajoutent depuis quelques années les difficultés à gérer certains comportements allant du simple chahut à l'incivilité manifeste.
C'est pourquoi, parmi les 10 propositions du CNT, émises en 1989, figure la nécessité d'une formation spécifique pour les conducteurs affectés aux transports d'enfants.

En réponse à cette demande, pour les conducteurs scolaires recrutés sur les contrats intermittents conclus suivant l'accord du 15 juin 1992, une telle formation est obligatoire. Elle doit être de 4 heures au minimum par an, comprendre le rappel des règles de sécurité, sur route et aux points d'arrêt, les principes élémentaires de secourisme, l'actualisation des connaissances du code de la route et, enfin, la pratique d'exercices d'évacuation des véhicules.

Dans son avis du **22 octobre 2002**, le CNT a demandé que cette formation soit généralisée.

La formation au transport d'enfants est, depuis quelques années déjà, dispensée par l'Association pour le développement de la Formation dans les Transports (A.F.T.) dans le cadre de la formation

continue, pour les conducteurs des entreprises qui le demandent de même que par PROMOTRANS. Elle l'est également par l'ANATEEP.

A noter qu'au Québec, le quota d'heures de formation obligatoire est au moins de 8 heures par an. Les organismes français se sont d'ailleurs fortement inspirés du module mis au point par nos cousins d'outre atlantique

c– nécessité d'autres formations adaptées

La réflexion menée sur les transports sur longue distance a mis en lumière la nécessité de prévoir une **formation à la vigilance comme à la conduite des cars à étages**. (Cf. plus loin).

Suite aux accidents intervenus en mai 2003, M. Alain GILLE, président du CNT a écrit à M. Remy HEITZ, délégué interministériel à la sécurité routière, pour appeler son attention sur les propositions du CNT relatives à ces formations complémentaires de sécurité, propositions reprises dans son **avis du 22 octobre 2002** et dans son dernier rapport sur l'évolution sociale

Cette formation à la vigilance, comme cette qualification à la conduite de véhicule à étages sont également recommandées par le BEA TT dans ses conclusions à la suite de l'accident de DARDILLY.

Pour la vigilance, un module a été mis au point à l'Université de CAEN par le professeur DAVENNE, en liaison avec l'AFT et la FNTV.

d - Prévention d'un comportement à risque : l'alcoolémie

Dans ses travaux sur la sécurité des transports d'enfants, le CNT a relevé des cas très isolés d'alcoolémie. Cependant ce risque existe. On sait par la presse. Il arrive que ce soit les enfants eux-mêmes qui signalent que le conducteur « n'est pas bien » et on arrête le car avant l'accident.

Le CNT est attentif depuis longtemps à ce risque. Dans son rapport de 1991 il manifestait « sa volonté d'améliorer tous les moyens de lutter contre l'alcoolémie, et ceci en liaison avec l'ensemble des parties prenantes (Défense nationale, ministère de l'intérieur, chancellerie, Inspection et médecine du travail, chefs d'entreprise et salariés). Il préconisait le renforcement des contrôles à l'occasion des services scolaires et souhaitant, à cette occasion avoir un compte rendu de ces contrôles. Il considérait que d'un point de vue de déontologie professionnelle il y avait lieu d'exiger de la part des conducteurs une alcoolémie nulle.
Il a abordé également cette question dans son dernier rapport scolaire, en rappelant les droits et les devoirs du chef d'entreprise tels qu'ils découlent du droit du travail.

Sur décision **du CISR du 7 juillet 2004**, le taux d'alcoolémie est fixé à 0,2 g d'alcool par litre de sang pour les conducteurs de transport en commun de personnes **(décret du 6 décembre 2004**).

6- LA SENSIBILISATION DES ENFANTS

a- Education à la sécurité routière en milieu scolaire

Le CNT a toujours encouragé les efforts faits pour accroître l'éducation à la sécurité routière dans le milieu scolaire.
La généralisation de l'ASSR répond désormais à ce souci.

b- Sensibilisation à la sécurité des transports

Bien évidemment cette sensibilisation des enfants à la sécurité des transports est considérée comme essentielle.
Elle prend la forme **d'exercices d'évacuation** qui sont pratiqués dans les établissements et sont le prétexte d'une réunion avec toutes les personnes concernées au cours desquelles sont abordés les différents thèmes de la sécurité routière : conducteurs, parents, accompagnateurs, enseignants, forces de l'ordre et de sécurité etc.…
Les associations comme la Prévention routière et L'ANATEEP jouent un rôle essentiel.

Le CNT souhaite que la pratique des exercices d'évacuation soit **généralisée**. Cette demande est réactualisée par la décision de rendre le port de la ceinture de sécurité obligatoire depuis le 9 juillet 2003. Actuellement cette sensibilisation est essentiellement faite au niveau du collège (6ème 5ème)
Comme l'a indiqué par lettre le président du CNT au délégué interministériel à la Sécurité routière, toutes les tranches d'âge sont concernées par cette sensibilisation qui devra être adaptée en conséquence, les enfants petits n'ayant pas les mêmes réflexes que leurs aînés.

c – le rôle des parents

Le CNT a toujours insisté sur le rôle des parents qui sont les premiers éducateurs et qui doivent montrer l'exemple que ce soit comme piéton ou comme automobilistes.

d- Campagne annuelle de l'ANATEEP

Parmi les 10 mesures adoptées en 1980, le CNT proposait une campagne nationale et une journée nationale de la sécurité des transports d'enfants.
L'ANATEEP organise chaque année une campagne de ce type, au cours d'une semaine qui se situe à la mi-octobre.
D'autre part, en référence au paragraphe précédent, l'ANATEEP a mis au point un dépliant à l'usage des parents, diffusé dans certains départements.

7- L'AMELIORATION DE LA CONCERTATION A L'ECHELON LOCAL ENTRE LES SERVICES DES TRANSPORTS ET CEUX DE L'EDUCATION NATIONALE

Chaque année, les présidents des conseils généraux signalent au président du CNT l'importance d'une bonne concertation au plan local entre les services des Transports et ceux de l'Education nationale au plan local.

Certains regrettent le manque d'information et de coordination entre les différents acteurs, notamment au moment des rentrées scolaires, ce qui ne crée pas les meilleures conditions pour assurer le fonctionnement du transport en toute sécurité.
Les structures existent, en particulier, le Conseil Départemental de l'Education nationale (CDEN), instance quadripartite rassemblant les représentants de l'administration, des usagers, des élus et des enseignants, devrait être le cadre privilégié pour permettre aux représentants de l'Education nationale d'apporter les informations indispensables à la mise en place d'un plan de transport assurant le maximum de sécurité. Il ne semble pas partout jouer ce rôle.
Certains départements ont fait le choix de réunir dans une même direction les services chargés des transports et de l'éducation nationale, ce qui facilite incontestablement la communication.

A la suite d'une mission conjointe menée à la demande du CNT entre les inspections du ministère de l'éducation nationale, d'une part, et du ministère chargé des transports d'autre part (le « missionné » étant le président du groupe « sécurité des transports d'enfants »), deux textes sont intervenus : **la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires, complétée par la note de service du ministère de l'Education nationale n° 96-093 du 22 mars 1996** adressée aux recteurs, aux inspecteurs d'Académie, et aux directeurs de services départementaux.

Ces textes incitent à accroître la concertation et la coopération entre les partenaires
« A cette fin, il convient de mieux connaître les besoins, de mieux tenir compte des réalités locales et du rythme de vie des enfants, de réduire au minimum la durée des transports et d'assurer une meilleure sécurité aux points d'arrêt….
les chefs d'établissement et les directeurs d'école se rapprochent des services compétents des communes afin de rechercher les moyens permettant d'effectuer, dans des conditions optimales de sécurité, l'entrée et la sortie des élèves, leur descente et leur montée dans les transports ainsi que l'attente devant les établissements scolaires. Ainsi, ils proposent aux maires, investis des pouvoirs de police et de gestion de la voirie communale, de prendre les mesures appropriées en vue d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement aux abords des écoles et des établissements scolaires ; »

Ils proposent la nomination dans chaque établissement d'un correspondant permanent pour les transports scolaires.

Dans son avis du 22 octobre 2002, le CNT a demandé au ministre de faire procéder à une évaluation de l'application de ces textes, en renouvelant l'expérience d'une mission conjointe avec l'Education nationale. L'objectif est de permettre de mieux connaître les besoins de chacun des partenaires, de mesurer la portée des textes en cause, de proposer les modifications éventuelles, et également de mettre en valeur certaines pratiques qui pourront servir d'exemples, que ce soit dans l'organisation des services ou dans leur fonctionnement.

CONCLUSION

Esquisse d'un « bilan » sur les suites données aux propositions du CNT intéressant la sécurité du transport en autocar (février 2005)

1. l'accidentologie

- l'arrêté du 3 mai 2004 doit permettre au CNT de reconstituer sa base de données. Les modalités de mise en oeuvre doivent être trouvées avec les forces de l'ordre.
- lors de l'assemblée générale du CNT en octobre 2004, le besoin a été exprimé de développer dans le transport routier une culture de sécurité basée sur le retour d'expérience, comme cela existe en aérien ou en ferroviaire.
  Dans son avis du 8 mars 2005, le CNT relaye cette demande qui suppose l'adhésion des acteurs professionnels, en proposant sa contribution en la matière.

2. Points d'arrêt.

En réponse aux propositions de la mission « LARDEUX », le CERTU entreprend de mettre à jour son guide paru en 1995 et de le compléter par des aspects méthodologiques.
Cet ouvrage répondra à la demande des collectivités locales de disposer d'un « corpus » de recommandations commun qu 'elles pourront décliner selon leurs propres besoins.

3. L'accompagnement :

De nombreux départements ont mis en place des solutions, le plus souvent à la charge des AO2.
L' obligation du port de la ceinture relance cette question, notamment pour les plus petits.

4. La formation du conducteur

- Transport d'enfants :

Grâce à la FIMO et à la FCOS, la formation « transport d'enfants » s'étend. Elle devrait se généraliser.

- Conduite de cars à étages :

Du fait des caractéristiques spécifiques du véhicule (stabilité, prise au vent …) ce besoin de qualifications à la conduite de cars à étages est ressenti par les organisations syndicales. Une solution devra être trouvée, en liaison avec les organismes de formation.

- prévention de l'hypovigilance :

Suite à l'avis du CNT et à la demande de la FNTV et de la FNTR, l'université de CAEN a mis au point un module, en liaison avec l'AFT-IFTIM, dispensé pour le moment au cours de la FCOS. Les spécialistes estiment qu'elle serait d'autant plus profitable si cette formation avait lieu au cours de la formation initiale.

5. Les centres de vacances et de loisirs:

le ministère de la Jeunesse et des Sports a été à nouveau sensibilisé à cette question, qu'une précédente secrétaire d'Etat à la Jeunesse et aux Sports, Michèle ALLIOT-MARIE, avait jugé pertinente.
Le problème est de voir comment, si ce n'est intégrer, du moins associer cette sensibilisation à la sécurité des transports à l'occasion des formations de BAFA et de BAFD déjà très chargés en mesures relatives la sécurité en général.

6. La concertation Education/Transports au niveau local pour le transport scolaire

Cette question a ressurgi dans les réflexions du groupe sur la sécurité des points d'arrêt (harmonisation des horaires, adaptation de l'offre à la demande de transport à chaque rentrée scolaire, gestion des aléas etc.…)

- Comment utiliser au mieux les structures de concertation existantes (CDEN …) ?
- A-t-on mis en place dans chaque établissement un correspondant « transport scolaire » ?

- Pourquoi ne pas évaluer l'application de la circulaire pour « pointer » les blocages éventuels et dégager les « bonnes pratiques » ?

7. **Transport occasionnel:**

Le groupe de travail « LAUER », à la demande de la DGCCRF, a infléchit sa réflexion en la basant sur le Code de la Consommation. Il a mis au point un document unique, qui devra être porté à la connaissance des différents acteurs, contenant les « éléments d'information préalables à la conclusion d'un contrat de transport ».
Ce document, destiné à tout transport occasionnel (quelle que soit la distance) et à tout donneur d'ordre(privé comme public), a été adopté à l'unanimité lors de la section permanente du 8 février 2005. Répondant à une obligation légale d'information du consommateur, il peut être mis en pratique dès à présent.

8. **La ceinture de sécurité.**

Depuis juillet 2003, son port est obligatoire dans tous les véhicules qui en sont équipés, pour tout passager à partir de 3 ans.
Mais que faire pour les moins de 3 ans déjà présents dans les cars scolaires ?

9. **L'alcoolémie**

Le taux d'alcoolémie a été baissé à 0,2 g depuis le décret du 25 octobre 2004.
Comment assurer la prévention dans le cadre de l'entreprise ? Le règlement intérieur peut prévoir l'utilisation d'alcootest.

10. **Les incendies « spontanés » de véhicules**

Cette question est actuellement étudiée par le BEA TT et une note a été établie par M. BONDUELLE, mise à jour en février 2005.

11 . Le « toilettage » de la réglementation

Les récentes dispositions sur l'obligation du port de la ceinture demandent une re lecture attentive de l'arrêté du 2 juillet 1982 et une actualisation de son « mode d'emploi », le guide à l'usage des décideurs locaux. Dans sa réponse au sénateur FRECON, président de l'ANATEEP, le 26 08 2004, le ministre prévoit d'ouvrir ce « chantier de clarification » dans le cadre du CNT.

On constate donc que les pouvoirs publics français, les élus, comme les professionnels, employeurs et salariés, sont très sensibilisés à l'impératif de sécurité des transports en autocar.

Au plan national, cette sécurité peut toujours être améliorée et le CNT contribue à maintenir la mobilisation de l'ensemble des partenaires, condition indispensable au maintien d'un niveau de sécurité relativement satisfaisant, notamment au regard du nombre d'enfants transportés quotidiennement en zone rurale (2 millions).

Mais si on examine les accidents d'autocars les plus graves intervenus ces dernières années sur notre territoire, force est de constater que la plupart d'entre eux concernent **des véhicules étrangers en transit.**

Il conviendrait que les efforts menés en France pour améliorer la qualité de ces transports puissent être relayés au niveau communautaire, **afin d'assurer une plus grande sécurité à l'échelle européenne,** et de faire en sorte que les entreprises françaises ne soient pas victimes de distorsion de concurrence de la part de « pavillons » moins exigeants, cette question étant d'autant plus importante à l'approche de l'élargissement de l'Union Européenne.

CNT - ANNEXES

CNT - ANNEXE I –
LES ACCIDENTS EN TRANSPORT D'ENFANTS

I – Complexité du cadre du transport scolaire

Un grand nombre de facteurs, humains et matériels

1. Des acteurs multiples:
   - organisateurs de transport, gestionnaires de voirie, autorités détentrices de pouvoirs de police, forces de l'ordre, transporteurs, conducteurs de cars, chefs d'établissement et enseignants, parents, associations, accompagnateurs, autres usagers de la route, constructeurs, …

   - et surtout : les enfants

2. Des victimes particulièrement vulnérables [1]
   - enfant très jeune,

     Il n'est pas un adulte en miniature :

     Par sa petite taille, il a un champ de vision étroit et de plus il est facilement caché, notamment par le véhicule de TC qui constitue en lui-même un « masque à visibilité ».

     Il met 4 secondes pour distinguer si une voiture roule ou est arrêtée

     Il confond taille et éloignement

     Il ne détecte pas la provenance des sons, il est facilement distrait

     Il ne pense pas à la distance d'arrêt d'un véhicule

     Il ne peut pas penser et réagir à plusieurs choses à la fois

     Il cherche d'abord à satisfaire ses propres besoins ou impulsions : rejoindre ses parents, attraper un ballon

     Il ne craint pas la mort.

     Il a souvent l'impression d'être sécurisé (par la présence de ses parents),

     Il imite les adultes

   - Mais également enfant plus grand, de l'âge du collège,

     ce qui pose la question du passage à un univers moins protégé que celui de la petite enfance. La tendance à la surprotection par les parents en primaire peut empêcher les enfants de faire les apprentissages indispensables pour qu'ils puissent le moment venu, à leur entrée en 6ème notamment, assurer seuls leur propre sécurité.

3. Au comportement parfois imprévisible voire difficile :

   - Des enfants de plus en plus jeunes : les regroupements pédagogiques et un âge précoce de solarisation font que les enfants de 3 ans ou moins sont de plus en plus nombreux à être transportés.

   - Des jeunes de plus en plus difficiles à contrôler : certains adolescents, par leur manque de civisme, créent un climat d'insécurité sur certaines lignes.

4. Un transport se déroulant dans des périodes de la journée plus sensibles

   Pour la fatigue : Situé le matin tôt et le soir après une journée de tension, d'autant plus qu 'il est souvent trop long.

   Pour la visibilité : Au lever ou au coucher du soleil, avec un risque supplémentaire de brouillard en hiver

   Pour l'état de la chaussée : dans certaines régions, à ces périodes de la journée, le verglas est systématique en hiver

[1] On se reportera aux travaux de l'INRETS, dont le rapport n°256 « SCENARIOS TYPES D'ACCIDENTS IMPLIQUANT DES PIETONS ET ELEMENTS POUR LEUR PREVENTION », Thierry BRENAC, Claudine NACHTERGAELE, Hélène REIGNER février 2004.

5. Des voiries dont les caractéristiques varient suivant les régions et les zones :
A l'évidence, les problèmes se posent différemment dans les pays de montagne et dans les pays de plaine, en zone rurale ou en zone urbaine.

6. Un parc hétérogène :
véhicules âgés coexistants avec des véhicules plus récents, donc équipés de ceintures de sécurité.
Véhicules de 22 places équipés de strapontins.
Véhicules de moins de 9 places

7. Des points d'arrêt à vocation différente qui demandent chacun un traitement particulier :
cela peut être une aire d'embarquement devant un établissement scolaire, définitif, étendu, justifiant des équipements fixes,
ou un point d'arrêt en rase campagne, destiné à une ou deux familles pour un nombre d'années limité, au bord d'une route dont les bas-côtés peuvent être plus ou moins bien stabilisés.

8. Des collectivités locales aux moyens humains et financiers limités :
dans le cadre d'un *budget général*
choisir des priorités, comme l'action sociale,
et assumer des charges nouvelles (notamment du fait du transfert d'une partie des routes nationales aux départements)
en ce qui concerne les *transports scolaires*, opérer des choix (aménagement technique ou action de sensibilisation)
et veiller à retenir en premier lieu des actions qui, pour tel budget et/ou tel temps à y consacrer, éviteront le plus d'accidents.

9. Parfois en jeu à des pressions contradictoires :
- le faible nombre d'accidents de transport scolaire conduit parfois à privilégier d'autres choix budgétaires, y compris parmi les équipements et aménagements routiers.
Ainsi il peut être choisi d'investir pour résorber les « points noirs » du réseau routier que de puiser dans les ressources financières de budgets qui se tendent, pour des aménagements dits « secondaires ».

- A l'opposé, les efforts des collectivités locales pour améliorer la sécurité en choisissant l'implantation la plus sécuritaire sont parfois compromis par les pressions des familles ou des élus locaux qui sont les premiers à réclamer plus de sécurité pour les enfants mais, quand leur cas particulier est en cause, privilégient le confort et militent pour créer ou maintenir un arrêt au plus près du domicile. Un arrêt n'a pas à être maintenu au seul motif qu'il existe depuis longtemps.

10. Une activité « en bout de chaîne »
Le transport scolaire dépend d'une activité autonome qui a ses propres règles :

Il appartient, en effet, à l'éducation nationale, à ses différents échelons, de
- définir la carte scolaire,
- décider des programmes pédagogiques (certaines activités peuvent induire des déplacements supplémentaires),
- répartir les dates des vacances
- déterminer le rythme scolaire hebdomadaire (semaine de 4 ou de 5 jours)
- et fixer les horaires quotidiens d'ouverture et de fermetures des établissements

L'ensemble de ces mesures a obligatoirement des conséquences sur les déplacements scolaires, de loisirs et de vacances.

11. Une réglementation abondante mais parfois complexe
Directives, et textes d'application se succèdent. Certaines tolérances, admises dans un but social, se trouvent de plus en plus en contradiction avec les mesures prioritaires de sécurité : ainsi la règle du 3 pour 2.
Un toilettage et des explications s'imposent.

II - Données quantitatives globales

<u>Un transport relativement sur</u>

1. Par rapport au nombre important d'enfants transportés en autocars …

Nombre d'élèves en zone non urbaine, (ligne régulière et services scolaires à titre principal - SATPS) pour lesquels une subvention est accordée :

	Nombre total	Moyenne par département
1998/1999	2 087 634	23 996
1999/2000	2 090 850	24 033

Source : Enquête Transport en Commun Non Urbain du CERTU

On évalue à **4 millions le nombre d'enfants transportés quotidiennement** dont **2 millions en zone rurale.**
A cela il faut ajouter les enfants en zone urbaine, les déplacements réguliers ou occasionnels pour les activités de sports ou de loisirs et les centres de vacances.

2. **le bilan des accidents reste relativement faible**

accidents de transports d'enfants (scolaires et occasionnels), dont <u>le 1/3 n'a pas fait de victimes</u>

A/ TABLEAUX D'ENSEMBLE

Nombre d'accidents	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89	89/90	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	*98/99*
TOTAL	110	122	92	103	92	97	118	123	119	118	123	115	124	90	*72*
(dt <u>avec</u> vict)	*53*	*72*	*60*	*59*	*62*	*58*	*76*	*76*	*68*	*64*	*82*	*74*	*81*	*51*	*42*

Nombre de victimes		84/85	85/86	86/87	87/88	88/89	89/90	90/91	91/9/2	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	*98/99*
	Tot.	160	170	125	237	185	219	233	239	192	214	333	219	248	215	*98*
TOTAL	T	11	7	2	5	5	4	6	8	5	8	7	8	14	1	*4*
	BG	40	43	25	31	37	35	33	28	56	27	40	19	23	34	*12*
	BL	158	186	161	219	178	198	229	237	221	206	308	289	282	188	*128*
	Tot.	209	236	188	255	220	237	268	273	282	241	355	316	319	223	*144*

B/ NOMBRE MOYEN DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES (1984/1998)[2]

Nombre total accidents	**110**
Accidents avec victimes	**67**
T	**6**
BG	**34**
BL	**219**
Total victimes	**259**

[2] NB – Compte tenu de la rupture de série, intervenue en janvier 1999, les données 98/99 n'ont pas été prises en compte

3. Et doit être situé dans le bilan général de la sécurité routière

Comparaisons avec d'autres modes (en 97/98, dernière année comparable

	tués	BG	BL
(1)Piétons	107	1032	4649
Deux roues	238	3204	10162
Voitures particulières	303	1337	7336
(2)Transports en commun d'enfants	1	34	188

(1) Chiffres D.S.C.R.-O.N.S.R
(3) Statistiques police-gendarmerie,

N.B. : parmi lesquelles sont comptabilisés des accidents « piétons » au point d'arrêt.

Les derniers chiffres de l'ONISR montrent une nette amélioration reflétant les progrès obtenus de manière générale

	tués		BG		BL	
	01/02	02/03	01/02	02/03	01/02	02/03
Piétons	68	58	707	509	4076	3610
Deux roues	230	216	2149	1948	8656	8120
Voitures particulières	252	187	875	775	5356	4574
Transports en commun (en trajet)	3		9	1	234	141

Une constatation s'impose : la part des enfants victimes en transport en commun est sans comparaison avec celles enregistrées pour les autres « modes » : piéton, VL ou deux-roues.

Un taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) de 9, mais considérablement « plombé » par les accidents au point d'arrêt

La plupart des accidents se produisent en trajet

	N° d'accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers
1997-1998	81	0	28	183
1998—1999	59	0	4	122
1999 – 2000-2001	104	3	5	261

Mais une gravité constante au point d'arrêt

	N° d'accidents	Tués	Blessés graves	Blessés légers
1997-1998	9	1	6	5
1998—1999	13	4	8	
1999 – 2000-2001	14	2	8	6

Ainsi en 1998-99, année dont les statistiques sont incomplètes, on relève 13 accidents au point d'arrêt qui ont entraîné les 4 cas mortels relevés pour l'année.

III - analyse détaillée des accidents

NOMBRE D'ACCIDENTS ET DE VICTIMES
(1999/2000 – 2000/2001)

(statistiques incomplètes, groupées sur 2 années pour retrouver la base d'une centaine d'accidents qui était la moyenne constatée les années précédentes, afin d'analyser les évolutions qualitatives).

CIRCONSTANCES

	Nombre d'accidents	**Nombre de victimes**
POINTS D'ARRET	**14 (12%)**	**15 (2T – 8BG - 5BL)**
- à la montée		
- à la descente		
Par véhicule croisant	4	4 (1T – 2 BG – 1BL)
Par véhicule dépassant	3	3 (2BG – 1 BL)
- par TC (arrivée ou départ)	7	8 (1T – 4 BG 3 BL)
dont bousculades		
- collision à l'arrêt		
PENDANT LE TRAJET	**104 (88%)**	**269 (3T – 5BG – 261 BL)**
- Origine dans le TC	***2***	***2 (1BG – 1 BL)***
Porte ouverte	2	2 (1BG – 1 BL)
incendie		
Défaillance mécanique		
- Origine à l'extérieur	***102***	***267(3T – 48BG –260BL)***
Collision	81	178 (3T – 4BG – 260 BL)
Avec VL	50	95 (95 BL)
Avec PL	11	38 (3T 3BG 32 BL)
Avec deux-roues	8	4 (4BL)
Piétons	6	
Autres (TC, tracteurs)	4	21(21BL)
Collision en chaîne	2	20 (20BL)
Sans collision	21	89 (1BG – 88 BL)
Pertes de contrôle diverses Dont chocs avec obstacles fixes	21	89 (1BG – 88 BL)
TOTAL	**118**	**284 (5T – 13 BG – 266 BL)**

CAUSES

	Nbre d'accidents	Nbre de victimes
LES PASSAGERS	**3**	**16 (16BL)**
- Chahut	2	
- Enfant malade	1	
LE VEHICULE	**11**	**12 (1T –5BG – 6 BL)**
- Surcharge	2	1 (1BL)
- Choc à l'extérieur	7	9 (1T –4BG- 4BL)
- Porte ouverte	2	2 (1BG – 1 BL)
- Défaillance mécanique		
- Incendie		
COMPORTEMENT DU CONDUCTEUR	**24**	**65 (3T- 1BG – 61BL)**
- non-infractionnel	6	29 (29BL)
- pertes de contrôle indéterminées	3	5 BL
- fatigue	3	24 BL
- infractionnel	18	36 (3T – 1 BG – 32BL)
- perte de contrôle (avec ou sans collision)	5	17 (1BG – 16BL)
- refus de priorité	5	3 (3T)
- ligne continue		
- passage piéton – feu rouge		
- excès de vitesse	8	16 (16BL)
- passage à niveau		
- alcoolémie		
- non respect du P A		
COMPORTEMENT DES AUTRES USAGERS	**66**	**125 (1T – 4BG – 120BL)**
- piétons	5	
- véhicules divers	61	
VL	43	77 (1T – 3BG – 73BL)
PL	4	22 (1BG – 21 BL)
Deux - roues	8	4 (4BL)
Autres TC	1	1 (1BL)
Autres véhicules	5	21 (21BL)
VOIRIE	**14**	**66 (3BG – 63 BL)**
CAUSE INDETERMINEE		
TOTAL	**118**	**284 (5T -13 BG – 266BL)**

IV - Commentaires

I - CIRCONSTANCES

1 – Accidents aux points d'arrêt

Les points d'arrêt sont de nature variable : il peut s'agir d'une aire d'embarquement aménagée mais très fréquentée ou d'un point ponctuel, peu ou pas aménagé

On rencontre plusieurs cas de figure

- l'enfant est percuté par un véhicule croisant ou dépassant, à la montée en rejoignant le point d'arrêt mais le plus souvent après avoir débarqué du car. Ce cas se produit souvent pour les points d'arrêt les moins fréquentés, donc les moins aménagés et protégés, situés sur des routes passantes.
- l'enfant est heurté par le car lui-même, le plus souvent à l'occasion de bousculades à l'arrivée du véhicule. Il peut être heurté par le car au moment de manœuvres sur l'aire d'arrêt. Le car constitue en lui-même un masque de visibilité. Il a des angles morts. C'est généralement sur des aires d'arrêt plus importantes que se produisent ces types d'accident
- Il peut chuter au moment de l'embarquement en essayant de rattraper le véhicule

	Véhicule croisant	**Véhicule dépassant**	**Transport en commun**
1997 - 1998	3BG	1BL	1T 3BG 4BL
1998-1999	3T 1BG	4BG	1T 4BG
1999—2000-2001	1T 2BG 1BL	2BG 2BL	1T 4BG 3BL

2- les accidents en trajet

Ils peuvent avoir comme origine le véhicule lui-même
:

- défaillance mécanique, pneus, ouverture des portes en trajet. Ce dernier cas se produit en moyenne une fois chaque année, avec le plus souvent des conséquences lourdes.
- Il peut s'agir d'une rupture de freins comme celui intervenu il y a 6 ou 7 ans dans les Alpes du Sud qui a causé la mort du conducteur, les enfants ayant été sauvés par sa présence d'esprit
- Le véhicule peut avoir été surchargé : on a rencontré quelques exemples qui concernaient des minibus, parfois à l'occasion d'activités de sport et de loisirs.
- Il peut également s'agir d'un incendie spontané, indépendant de tout accident. Quelques cas sont signalés par an mais ils ne font pas tous l'objet d'un PV des forces de l'ordre. D'après une premier recensement effectué il a 10 ans par le CNT, les incendies concernaient tout autant les cars anciens que les cars neufs, disposant de circuits électriques plus sophistiqués donc plus vulnérables. En juin dernier, dans le Sud Ouest un car transportant 46 enfants de classe primaire et leurs accompagnateurs a pris feu en trajet pour une raison inconnue et a été évacué à temps.

Ils sont le plus souvent le fait de collisions,

- la plupart du temps avec des véhicules légers.
  - Dans ce cas, en général, les conséquences corporelles les plus lourdes sont subies par les occupants du véhicule léger, sauf si l'accident a entraîné une perte de contrôle du car. .
- Mais la collision peut se produire avec des véhicules lourds :
  - poids-lourd (un cas s'est produit il y a 4 ans à Vierzy, entraînant la mort de 2 jeunes filles qui ont été éjectées).
  - Engin agricole.
  - Passage à niveau : il faut rappeler le tragique accident près d'Aix en Provence il y a 8 ans qui a eu de graves conséquences corporelles.

Il peut s'agir également d'accidents sans collision, dus à une perte de contrôle du véhicule de TC

II - CAUSES

- **comportement des passagers**
  qui distrait le conducteur
  - chahut : de plus en plus fréquent sur certaines lignes
  - enfants très jeunes, de l'âge de la maternelle
  - handicapés mentaux (on a rencontré le cas d'un enfant qui, pour jouer, s'est levé et a caché avec ses mains les yeux du conducteur, qui a perdu le contrôle de son véhicule)

- **Le véhicule lui-même**

  - Défaut d'entretien
  - Cause « accidentelle » spontanée

- **Comportement du conducteur**.
  On distingue
  - comportement non infractionnel (fatigue, chaussée glissante, coup de volant pour éviter un obstacle inattendu : piéton, cycliste, animal en divagation)

  - comportement infractionnel :
    - faute de conduite caractérisée (excès de vitesse, refus de priorité)
    - alcoolémie : ce cas d'accident reste isolé car, précisément et heureusement, il n'y a pas toujours accident constaté par les forces de l'ordre : on s'aperçoit de l'état du conducteur et on arrête le véhicule avant l'accident.

      Donc le risque n'est pas fréquent mais il reste potentiel

- **Comportement des autres usagers de la route**
  - Excès de vitesse entraînant des pertes de contrôle et des risques de collision ou d'embardée et de versement dans le fossé.
  - refus de priorité
  - Les usagers de la route doivent ralentir quand ils dépassent un car en train de charger ou de décharger des voyageurs.

    Cette règle sera d'autant mieux appliquée que :
    - le point d'arrêt est bien identifié
    - le car est facilement reconnaissable

- **Voirie et intempéries**
  - Les routes sont parfois étroites, ce qui favorise les collisions avec des véhicules lourds, notamment les engins agricoles
  - Le verglas et la neige rendent plus difficiles la conduite
  - Ils peuvent également compromettre la sécurité des bas-côtés (congères)

CNT - ANNEXE II :
AVIS DU CNT SUR LA SECURITE DU TRANSPORT D'ENFANTS LA NUIT EN AUTOCAR SUR LONGUE DISTANCE

7 juin 2000

Sur saisine de M. Jean-Claude GAYSSOT, ministre de l'Equipement des Transports et du Logement, le CNT a examiné la question de la sécurité des transports d'enfants la nuit, sur longue distance. Cette réflexion répond notamment à plusieurs interventions parlementaires suscitées par des accidents de cars immatriculés en France et survenus à l'étranger ces dernières années.

Le maintien à un niveau élevé de la sécurité du transport d'enfants en autocar est une préoccupation constante du ministre des transports qui demande chaque année au CNT de lui fournir un rapport sur ce thème, dressant le bilan des accidents et proposant les améliorations qu'il estime nécessaires.

Une large consultation sur l'opportunité de limiter le transport de nuit en autocar a été menée avec l'ensemble des partenaires et des administrations concernées dans le cadre du groupe de travail chargé de la sécurité du transport d'enfants, présidé par M. Patrick VILLESSOT. S'appuyant sur une étude statistique spécifique et sur les recherches scientifiques menées sur la baisse de vigilance, notamment par l'INRETS, en collaboration avec le CHU de CAEN, elle a permis de faire un certain nombre d'observations qui ont abouti à formuler des propositions d'amélioration.

Les observations suivantes ont été faites :

Les recherches scientifiques en cours montrent que tout individu est susceptible de connaître des baisses de vigilance la nuit, mais ce phénomène n'est pas limité à cette période et peut se produire de jour.

Chacun a une capacité de vigilance et une faculté de récupération, qui lui sont propres et qui peuvent évoluer suivant l'âge.
La fatigue peut intervenir à tout moment : c'est pourquoi il est indispensable de prendre en compte l'ensemble de la charge de travail du conducteur.

Les accidents de transport d'enfants en autocar restent relativement peu nombreux, particulièrement la nuit.

En France, le nombre d'accidents intervenus la nuit, de juin 1986 à juin 1999, (soit pour 13 ans), s'élève à 25 dont 13 avec des conséquences corporelles, occasionnant parmi les enfants 4 tués, 8 blessés graves et 98 blessés légers.

Ces 25 accidents représentent 1,8% du total des accidents de transport en commun d'enfants relevés depuis ces 13 années, jour et nuit confondus, (soit 1386, dont 853 avec des conséquences corporelles : 75 tués, 375 blessés graves et 2683 blessés légers)

A l'étranger depuis 5 ans, 6 accidents mortels de transport de jeunes, impliquant un car immatriculé en France, sont survenus.
Le bilan s'établit, parmi les jeunes, à 5 tués et 11 blessés graves et, parmi les adultes, à 4 tués (3 conducteurs et 1 accompagnateur) et 4 blessés graves (4 accompagnateurs). Il y a bien entendu eu des blessés légers, mais le nombre n'est pas toujours connu.

Si les accidents sont très peu nombreux, les risques existent et s'accroissent en fonction de la charge de travail du conducteur. Les exemples recensés à l'étranger mettent en cause la fatigue, due à des violations caractérisées de la réglementation sociale.

Le transport en autocar, avec trajet de nuit, permet de répondre à des besoins économiques et culturels qu'il convient de ne pas remettre en cause.

Une interdiction du transport d'enfants en autocar la nuit aurait immédiatement pour effet, de diminuer l'offre d'un transport accessible au plus grand nombre.

Il ne s'agit pas non plus de reporter les risques d'accidents le jour, sans pour autant être assuré que ce risque soit moindre que lors des trajets de nuit.

La circulation est plus fluide et les enfants dorment, ce qui assure une conduite dans le calme.

La question essentielle est, en fait, de veiller à ce que, pour tous les transports en autocar sur longue distance, de nuit comme de jour, l'impératif de la sécurité soit constamment présent dans la démarche de chaque partenaire.

Le CNT propose les mesures suivantes, susceptibles d'améliorer la sécurité des transports routiers de voyageurs sur longue distance, de nuit comme de jour

1. Mettre au point un « contrat type »

La large consultation menée à l'occasion de cette saisine a permis de mettre en évidence un besoin, exprimé par l'ensemble des partenaires (donneurs d'ordre, transporteurs, conducteurs) de disposer d'une base de discussion commune.

C'est ainsi qu'il est envisagé d'élaborer un « contrat-type » qui permettra de proposer un cadre juridique à ce type de transports sur longues distances, fixant les devoirs et les obligations de chaque partie. En délimitant clairement les responsabilités, ces contrats ne pourront qu'avoir un effet bénéfique sur la sécurité

Ce travail pourrait être entrepris dès maintenant dans le cadre du CNT

Le transporteur, à qui il appartient de mettre en place tous les éléments de sécurité, doit pouvoir disposer de toutes les informations nécessaires sur le voyage. De même le conducteur ne peut se contenter de simples horaires « à tenir ».

De son côté, le donneur d'ordre, qu'il soit organisateur de voyages à titre professionnel (organisateurs de séjours linguistiques ou touristiques) ou à titre occasionnel (chef d'établissement, directeur de centres de loisirs) doit avoir la possibilité de se prononcer sur un certain nombre de critères dont le prix n'est qu'un élément (ex : âge du véhicule, nombre de conducteurs…). Il devra s'en tenir au programme établi sans y déroger afin que les moyens mis en place restent du début à la fin de l'exécution du contrat, compatibles avec la réglementation.

Il conviendra de définir des seuils qui permettront de limiter les risques de baisse de vigilance, susceptibles d'intervenir la nuit, mais également le jour, en fonction de la durée de conduite et de la charge de travail globale du conducteur, tout particulièrement sur les longues distances (mise en place de relais, question de l'emploi du temps du conducteur avant sa prise de volant, contrôle de l'effectivité de son repos entre les relais etc.…)

La réglementation des temps de conduite et de repos - qui doit être strictement appliquée et contrôlée - doit être bien comprise comme fixant des maxima à ne dépasser en aucune façon et non comme définissant des temps de conduite « recommandés » qui ne laissent place à aucun aléa.

2. <u>Compléter la formation du conducteur</u>

Sur la capacité de vigilance

Chaque individu a son propre rythme biologique. Les recherches scientifiques montrent que l'on peut lui apprendre à mieux connaître et à mieux contrôler. Il conviendrait qu'au cours de la formation initiale ou continue, tout conducteur reçoive une sensibilisation qui lui permette de mieux connaître ses capacités de vigilance et ainsi de « s'autoréguler ».

Il sera demandé aux organismes de formation d'une part et de recherche d'autre part de se concerter pour mettre au point un tel module.

Sur la conduite de certains véhicules comme les cars à deux étages

Ces véhicules sont parfois utilisés pour des voyages sur longue distance. Or il apparaît que leur conduite exige des compétences particulières :
Leurs caractéristiques spécifiques (ex : emplacement de leur centre de gravité, situation du poste de conduite au niveau de la route, prise au vent latérale) demandent une aptitude spécifique. Les conducteurs pourraient recevoir un tel enseignement dans le cadre de la formation continue, afin d'obtenir une qualification « machine » sans laquelle ils n'auraient pas le droit de conduire ce type de véhicule.

3. Elaborer un « guide pratique du transport occasionnel » à l'usage de l'ensemble des partenaires

L'expérience du « guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires pour la sécurité des transports scolaires», élaboré par le CNT en 1990, dont la remise à jour est publiée par les J.O.depuis le 1er juin 2000, s'est avérée très positive.
Elle peut servir d'exemple pour que le CNT entreprenne l'élaboration d'un document comparable portant sur les transports occasionnels, sur courte comme sur longue distance.

Ainsi, sur le modèle guide « scolaire », ce fascicule permettra de mettre à la disposition de tous les différents intervenants l'ensemble de la réglementation, d'en faciliter la lisibilité, de répondre aux questions que peut poser parfois son application, et, également, de proposer des recommandations pour améliorer la sécurité.

4. Assurer un suivi systématique des questions de sécurité de ces transports sur longue distance, en particulier à l'étranger

Dans le cadre du rapport annuel du groupe permanent du CNT, le point sera fait de façon systématique sur les accidents intervenus à l'étranger, et concernant des cars immatriculés en France**.**

Le relevé des accidents (ou des incidents) sera opéré au fur et à mesure, en s'appuyant au départ sur les informations relevées dans la presse, vérifiées dans toute la mesure du possible auprès d'autres sources (Affaires Etrangères, Inspection du travail, syndicats professionnels etc.…).
Une analyse sera faite de chaque cas, de façon à tirer tous les enseignements possibles pour améliorer la sécurité.

En ce qui concerne les accidents intervenus en France, on distinguera, dans l'exploitation des procès-verbaux transmis par les forces de l'ordre, les transports scolaires proprement dits, assurant la desserte des établissements, des transports occasionnels.

CNT - ANNEXE III :
AVIS DU CNT SUR LA SECURITE DES TRANSPORTS D'ENFANTS DU 22 OCTOBRE 2002

« Le groupe de travail chargé de la sécurité des transports d'enfants s'est réuni le 8 octobre dernier pour examiner son rapport.

A l'issue de cette réunion, il a été amené à faire les observations suivantes :

En l'état actuel des statistiques, on constate que les caractéristiques des accidents de transport en commun d'enfants en autocars restent constantes : certes ces accidents sont limités en nombre mais les plus graves se produisent au point d'arrêt. Ce bilan relativement favorable résulte de la mobilisation et de la sensibilisation des acteurs, qu'ils soient autorités organisatrices, transporteurs, associations ou éducateurs.

Des mesures ont été annoncées par les pouvoirs publics pour améliorer la connaissance des accidents de la route, notamment la création d'un « bureau accident transports terrestres».
A la fois pour alléger la tâche des forces de l'ordre et pour enrichir les études d'accidentologie, il paraît souhaitable que les informations reçues par les organismes concernés puissent être mutualisées dans une base de données, tout en maintenant un suivi spécifique aux accidents de transport en commun d'enfants.

S'agissant du transport scolaire proprement dit, qui concerne quotidiennement près de 4 millions d'élèves, dont 2 millions en zone rurale, le temps consacré au transport constitue une part non négligeable de la journée de l'enfant qu'il convient, si possible, de limiter.
C'est pourquoi il paraît nécessaire d'assurer au mieux la coordination entre le monde de l'Education et celui des Transports, que ce soit au plan local pour l'organisation des circuits, ou au plan plus général en ce qui concerne les choix qui pourront être faits en matière de politique d'éducation.

S'agissant des transports en autocars sur longue distance, il est très souhaitable que ce type de transport dispose d'un cadre délimitant les droits et les devoirs de chacune des parties au contrat de transport, transporteur et donneur d'ordre, qu'elle soit une personne privée ou publique.

S'agissant de l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars et dans la perspective de l'adoption d'une directive européenne en la matière, il est tout à fait nécessaire de mettre au point rapidement des dispositifs adaptés à la morphologie des enfants de petite taille (moins de 10 ans environ), comme l'avait déjà souligné le CNT dans son avis rendu le 20 janvier 2000.

Tant en transport routier qu'en transport ferroviaire, les initiatives prises par les transporteurs, entreprises publiques (RATP, SNCF) ou privés, de même que par les collectivités locales ou les associations pour former leur personnel à la sécurité et prévoir des dispositifs de prévention des conflits, en mettant notamment en place des solutions d'accompagnement, doivent être encouragées ou poursuivies.

Enfin les enfants étant de plus en plus nombreux à voyager seuls ou en groupe, empruntant souvent plusieurs modes de transport au cours du même voyage, il est nécessaire de rechercher les mesures assurant dans les meilleures conditions possibles leur passage d'un mode à l'autre, et par la-même leur sécurité.

Sur la base de ces observations d'ordre général, et après examen de l'ensemble du rapport,
le CNT réuni en Section Permanente le 22 octobre 2002
émet l'avis de retenir l'ensemble des propositions du groupe de travail :

<u>1 - Assurer et améliorer la connaissance des accidents de la route</u>

- Adapter la définition « Accident de transport d'enfants »
« Tout accident, quelle que soit sa gravité, y compris un accident matériel ».
- Rediffuser, le moment venu, à toutes les unités locales de police et de gendarmerie de cette définition particulière
- A l'occasion de la prochaine révision de l'arrêté du 2 juillet 1982, étudier l'harmonisation des limites d'âge en alignant la définition des enfants (moins de 17 ans liée à l'obligation scolaire) sur celle des mineurs (moins de 18 ans liée à la majorité civile)

- Lancer une réflexion entre le ministère des Transports et les autres ministères concernés (Justice, Intérieur, Défense) pour étudier la création d'une base de données commune des procédures des accidents de la route, qui serait accessible par chaque autorité ou organisme habilité, dans le respect du secret de l'instruction. L'objectif est d'alléger la tâche des forces de l'ordre et de mutualiser les informations.
- Assurer de façon systématique les enquêtes sommaires d'accident (REAGIR) dans le but de faciliter tout d'abord la mise en place de boucles locales de retours d'expérience et ensuite d'en permettre la synthèse au niveau national.

Dans ce contexte, il conviendrait de mettre en place une enquête REAGIR en cas d'accidents mortels ou graves intervenus à des enfants aux points d'arrêt, que le véhicule de transport en commun soit impliqué ou non.

<u>2 - Améliorer la sécurité aux points d'arrêt</u>
- Actualiser le guide réalisé en 1995 par le CERTU et l'ANATEEP « Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt – Méthodologie et recommandations » par la description d'expériences effectivement réalisées dans les départements

3 – <u>Mettre en place des formules d'accompagnement</u>
- Inciter à la mise en place d'accompagnateurs en transports scolaires

4 - <u>Assurer une formation en transport scolaire</u>

des conducteurs
- Généraliser la formation spécifique « transport d'enfants »
- Mettre au point un module « conduite de cars à étages » et un module « conduite de nuit, vigilance » qui seraient dispensés au cours de la FCOS

Permettre la parution dans un délai rapide d'un « décret–balai » qui permette d'étendre les obligations de formation professionnelle prévues par la loi du 4 février 1998 à tous les conducteurs routiers professionnels, quelque soit leur statut et leur secteur d'activité.

des accompagnateurs en transport scolaire
- Assurer une formation à la sécurité dans les transports

<u>5- Prévoir la formation à la sécurité des transports du personnel d'encadrement des centres de vacances et de loisirs</u> :.
- Faire en sorte que soit dispensée aux organisateurs et animateurs de centres de loisirs et de vacances une véritable formation à la sécurité dans les transports, routier comme ferroviaire, par le biais des formations existantes en matière d'encadrement (BAFD et BAFA).

<u>6- Améliorer la concertation Education nationale/Transports au niveau local :</u>
- Relancer la demande d'une mission conjointe de l'Inspection générale de l'administration de l'Education nationale et de l'Inspection générale de l'Equipement pour évaluer l'application de la circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires (complétée par la note de service du ministère de l'Education nationale du 22 mars 1996).

7– <u>Evaluer le « Coût social » du transport scolaire</u>
- Engager une réflexion au plan national et interministériel pour évaluer l'ensemble des coûts liés au transport scolaire : les coûts « directs » liés à l'organisation des transports et à leur fonctionnement, selon les catégories, mais aussi « coûts indirects », comme ceux qui résultent notamment des perturbations sur le déroulement de la scolarité de ces enfants, ce que certains appellent le « coût pédagogique »

Elle permettrait d'effectuer des comparaisons et de guider les choix à faire pour les années à venir : faut-il continuer à fermer des écoles ? ne peut-on pas mieux utiliser les moyens nouveaux (Internet) ? dans certains cas, ne peut-on pas prévoir des formules d'internat avec des horaires groupés sur une partie de la semaine ?..

8– <u>Améliorer la sécurité des transports en autocars sur longue distance</u> :

Afin que les travaux du CNT aboutissent sur la mise en place effective d'un modèle de contrat en transport public et occasionnel de voyageurs par autocar.

Engager une réflexion avec l'Education nationale et les collectivités publiques sur la mise au point d'un modèle de contrat équivalent pour les transports effectués dans le cadre d'un marché public.

<u>9 - Anticiper sur les mesures imposant l'obligation du port de la ceinture de sécurité dans les autocars:</u>

Demander à la Commission Européenne la mise à l'étude dès maintenant de dispositifs adaptés à la morphologie des enfants de petite taille (environ moins de 10 ans), assortie d'un délai de réalisation.

10- <u>Faire le point des activités déployées à l'aide d'« emplois–jeunes » en vue de leur évaluation et de leur éventuelle pérennisation</u> :

- Préparer la concertation prévue par le ministre des Affaires Sociales, du Travail et de la Solidarité à l'occasion de la fin d'un emploi-jeune : pour cela il serait utile que les collectivités et associations concernées, de même que les entreprises (SNCF–RATP–transporteurs…) établissent dès maintenant un bilan quantitatif comme qualitatif des emplois qu'elles ont développés grâce à ce dispositif dans le domaine de la sécurité dans les transports en général, et du transport scolaire en particulier, ainsi que le calendrier de leurs échéances

11-_ <u>Concilier sécurité et inter modalité</u> :

- Mettre à l'étude une harmonisation entre les modes terrestres et aériens des définitions par âge des passagers (bébé, enfants, adultes), des règles de sécurité (comme celles relatives à l'accompagnement des enfants), des niveaux de responsabilités des transporteurs et de leurs personnels, et cela en tenant compte du contexte européen et international.

12- <u>Etudier la sécurité des enfants au cours de l'ensemble de leurs déplacements</u>

- Préparer les conditions d'une étude de la sécurité des enfants au cours de tous leurs déplacements quelque soit le mode emprunté, y compris piéton, soit par l'extension des compétences du groupe de travail existant, soit par la création d'un nouveau groupe.

CNT - ANNEXE IV : - MISSION « LARDEUX » SUR LA SECURITE AUX POINTS D'ARRET SCOLAIRES - MAI 2004 - CONCLUSIONS ET PROPOSITIONS

Le groupe de travail, au cours de ses réflexions, a été conduit à faire les observations suivantes :

- Compte tenu du nombre d'enfants concernés par le transport en autocar, les statistiques confirment un niveau de sécurité globalement favorable mais aussi la persistance de risques graves aux points d'arrêt.
- Le transport scolaire constitue une chaîne dont tous les maillons doivent être responsabilisés. C'est grâce à la mobilisation de tous que le niveau de sécurité sera maintenu à un niveau satisfaisant.
- La politique d'aménagement des points d'arrêt est nécessaire et doit être encouragée mais elle doit prendre place au sein d'une politique générale de sécurité des transports scolaires dont elle ne constitue qu'un volet.
- L'impératif de sécurité doit prévaloir pour toute décision, y compris l'implantation et l'aménagement des points d'arrêt sans qu'aucune considération particulière puisse exercer une pression qui le remette en cause.
- La réglementation actuelle fixe un certain nombre de règles dont il convient d'assurer et de contrôler l'application. Mais, dans certains cas, des contradictions peuvent se présenter entre certaines dispositions du Code de la Route et les exigences de sécurité du transport en commun.
- Des initiatives sont envisagées et même lancées dans bon nombre de départements. La plupart d'entre eux manifestent un besoin d'information mutuelle, de conseil et d'expertise.
- La lisibilité de la route telle que définie au niveau national, condition de sécurité routière, doit être maintenue.
- Un outil existe : le Guide CERTU ANATEEP. Depuis sa parution en 1995, il a prouvé son utilité. Il demande à être actualisé tant sur les aspects techniques, méthodologiques et juridiques.

Sur la base de ces observations, le groupe de travail propose :

- D'inciter les autorités organisatrices à entreprendre une démarche globale de sécurité en matière d'implantation et d'aménagement de points d'arrêt.

  Ceci suppose :

1. de faire connaître et de mutualiser les expériences nombreuses et variées lancées par les autorités organisatrices à la lumière du sondage effectué par l'ADF et le GART. C'est le rôle de ces deux organismes mais également celui du CNT (cf. § suivant). (1ère initiative en ce sens : la mise sur le site du CNT de l'expérience de l'Orne)

2. d'établir un « corpus » de recommandations en matière de méthodologie destiné à effectuer le diagnostic de sécurité des points d'arrêt qui permettra d'assurer leur cohérence au niveau national et ainsi de préserver la lisibilité de la route.

   Pour cela, il a été décidé de recourir à l'expertise des organismes compétents et d'expérience au niveau national, le CERTU et le SETRA. En 1995 un premier guide avait été élaboré sur ce thème à la demande du CNT.
   Il est donc proposé de remettre sur le métier cet ouvrage élaboré en 1995 par le CERTU et l'ANATEEP afin de le compléter par une analyse des différentes expériences menées depuis, les enseignements à en tirer et par un volet méthodologique pour le diagnostic de sécurité des points d'arrêt
   Les modalités de réalisation devront être étudiées en concertation entre les différentes parties prenantes (ministère, CNT, autorités organisatrices, associations …)

3. de mettre en œuvre les aménagements suivant les recommandations ainsi définies en veillant à la bonne coordination et à la couverture juridique des dispositifs retenus (arrêté de police de la circulation…)

- De veiller à ce que chaque collectivité intègre cette action d'aménagement dans une politique globale de la sécurité des transports scolaires, conformément à la position constante du groupe de travail permanent du CNT sur la sécurité des transports d'enfants selon laquelle tous les maillons de la chaîne sont impliqués.

1. la mobilisation de chacun des acteurs au niveau national comme au niveau local doit être rappelée :

   Cela suppose des actions conduites par
   - l'éducation nationale
     - éducation à la sécurité routière
     - mais aussi coordination au niveau local avec les responsables des transports scolaires selon la circulaire de 1995, dont l'application mériterait d'être évaluée par une mission d'inspection conjointe.
   - les autorités organisatrices
   - les transporteurs
     - visibilité des véhicules,
     - formation du personnel
   - les associations (Prévention Routière, ANATEEP).

   Des actions doivent être orientées envers :
   - les enfants (campagnes de sensibilisation)
   - les parents et leurs associations
     - qui ont le droit d' être informés
     - qui ont des devoirs (rappel de leur responsabilité de parents)
   - les conducteurs
     - qui doivent respecter les arrêts
     - qui sont à même de signaler les points dangereux.
   - les accompagnateurs, dont il convient de souligner l'importance.
   - les autres usagers de la route
     - campagnes locales
     - et éventuellement campagne nationale (ex : mise en scène d'un car scolaire dans un message sur la vitesse).
   - et toute personne concernée par le fonctionnement de la route (force de l'ordre, personnel d'entretien de la voirie …)

2. le suivi de cette politique doit être assuré par le groupe permanent du CNT qui devra, dans le cadre de son rapport annuel :

   Il le pourra d'autant plus qu'il va retrouver les moyens de poursuivre ses études d'accidentologie :

   L'arrêté du Garde des Sceaux l'habilitant à recevoir communication des procédures en cours a été signé le 3 mai dernier.

   Ainsi il continuera à :
   - offrir un lieu de concertation entre l'ensemble des partenaires.

     L'expérience a prouvé que l'adoption d'une mesure élaborée en concertation est d'autant mieux acceptée.

     Ce groupe est également un lieu de décloisonnement entre administrations centrales qui n'ont pas l'occasion de se rencontrer fréquemment (ainsi l'Education nationale et les transports).
   - développer son rôle en matière de remontée d'information et d'échange d'expériences, en liaison avec les autorités organisatrices.

     Les travaux sur les points d'arrêt ont révélé une grande attente des uns et des autres en ce domaine.
   - constituer une force de propositions pour assurer la sécurité d'un mode de transport, certes « sûr », mais dont les accidents paraissent d'autant plus inacceptables que les victimes sont des enfants.
   - veiller au suivi de ses recommandations tant au plan national que local.

CNT - ANNEXE V –
AVIS DU CNT SUR L'INFORMATION ET LA SECURITE DES VOYAGEURS EN TRANSPORT PUBLIC OCCASIONNEL ET COLLECTIF PAR AUTOCAR – 8 FEVRIER 2005

Le mardi 8 février 2005, le Conseil National des Transports, réuni en section permanente, sur rapport du groupe de travail présidé par M. André LAUER, IGPC, membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, a adopté l'avis suivant :

constatant qu'actuellement, **en transport public occasionnel et collectif de voyageur en autocar**, aucun texte n'impose l'existence d'un contrat écrit,

estimant que ce type de transport nécessite la passation d'un tel contrat écrit ou transcrit dans une forme permettant une parfaite « traçabilité » pour éviter toute improvisation et être ainsi effectué en sécurité, et permettre une information complète du voyageur,

→ **le CNT souhaite qu'un texte soit pris pour prévoir explicitement cette obligation**.

Constatant en revanche que la loi prévoit l'obligation d'informer le consommateur en application de **l'article 1 du code de la Consommation**. « Tout professionnel vendeur de biens ou prestataire de services doit, avant la conclusion du contrat, mettre le consommateur en mesure de connaître les caractéristiques essentielles du bien ou du service ».

C'est ainsi que le Code du Tourisme (articles L 211-8 et suivants) prévoit les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages et de séjours, qui comportent notamment des prestations de transports.

Le CNT a mené une réflexion au sein d'un groupe de travail, en concertation avec l'ensemble des partenaires, transporteurs, salariés, usagers, associations, collectivités locales et administrations concernées, afin de définir **les éléments indispensables d'information préalables à l'établissement d'un contrat.** Ils sont explicités dans le document ci annexé.

Après en avoir débattu :

→ Le CNT estime que **ces dispositions minimales répondent à l'exigence de l'article 1 du code de la consommation et s'imposent à tous**.

→ Le CNT suggère que le Conseil National de la Consommation soit informé et saisi pour avis de ce document.

→ Le CNT considère néanmoins, et sans attendre cette consultation, que toute prestation de transport public occasionnel et collectif par autocar nécessite la production d'un document porté à la connaissance tant du conducteur que du responsable du groupe, **reprenant l'intégralité des informations reprises dans le document précité et permettant ainsi une parfaite transparence vis à vis du consommateur.**

Le CNT attire l'attention sur la nécessité de suivi du contenu de ces informations qui peut devoir être adapté en fonction de l'évolution de la réglementation.

Au–delà du cas spécifique du transport public occasionnel et collectif en autocar, le CNT souhaite évoquer la question des contrôles et des retours d'expérience afin de renforcer la sécurité de l'ensemble du transport routier, marchandises comme voyageurs.

Cette sécurité est encadrée par un ensemble juridique adéquat, arrêté par les pouvoirs publics, applicable à tous.

Les pouvoirs publics assurent l'application de cette réglementation en mettant en place les moyens de contrôle nécessaires.

Cependant les méthodes utilisées et l'organisation peuvent, sans aucun doute, être améliorées pour plus de performance. C'est ainsi que, lors du débat de la dernière assemblée générale du

CNT, le 14 octobre 2004, il avait été suggéré, par exemple, de les renforcer sur les axes à grand trafic, avec des équipements qui permettent une investigation approfondie.

→ Sachant que des mesures élaborées en commun seront d'autant mieux acceptées, plus pédagogiques et plus dissuasives, **le CNT propose de mener une réflexion en concertation avec les professionnels pour renforcer l'efficacité des contrôles**. Elles permettront de modifier les comportements, comme l'expérience l'a montré dans le domaine de la sécurité routière, et contribueront tant à la sécurité du voyageur qu'au bon fonctionnement du marché.

Il est évident que, compte tenu du développement des trafics de transit sur le territoire national, cette démarche, pour être totalement efficace, devra être évoquée à l'échelon **européen.**

Elle devra permettre de créer les conditions de mise en place **d'une culture de « retour d'expériences** » au bénéfice du Bureau d'Enquête Accident Transports Terrestres, si utile dans d'autres modes comme le transport aérien et le transport ferroviaire.

La participation du CNT à la mission qui vient d'être confiée à M. Yves BONDUELLE, Inspecteur Général de l'Equipement., de proposer rapidement un schéma d'actions destiné à renforcer la sécurité des transports collectifs par autocars, entre parfaitement dans le cadre de cette démarche et confirme l'importance de la contribution que, depuis sa création, le CNT s'efforce d'apporter dans ce domaine.

Cet avis et le document qui l'accompagne constituent une étape importante dans un effort qui doit encore être poursuivi tant au niveau national qu'au niveau européen.

____

[TAMPON DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT]

ELEMENTS D'INFORMATION PREALABLES

A L'ETABLISSEMENT D'UN CONTRAT EN TRANSPORT PUBLIC OCCASIONNEL ET COLLECTIF DE VOYAGEURS PAR AUTOCARS

(Article 1 du Code de la Consommation)

Ce document, à annexer au contrat de transport,
- recommandation du Conseil National des Transports du 8 février 2005 -
doit être utilisé dans le cadre de la réglementation en vigueur

(à remplir même en l'absence de contrat écrit)

1 - Dates horaires et itinéraires

1-1 Date, heure et lieu de la prise en charge initiale
le……………. à…………h………. à…………
Date, heure et lieu de la dépose finale
le……………. à…………h………. à…………

1-2 Le transporteur mettra à disposition son véhicule avant l'heure de départ indiquée plus haut) avec une marge d'un minimum avant le départ de
(cocher la case appropriée) :
☐ 20 minutes
☐ Autre durée à préciser :…….(>20 minutes)

1-3 L'horaire indiqué ci-dessus inclut, en outre, une marge de sécurité de……………….

1-4 Lieux d'arrêt et durées (ou horaires) des arrêts
……..............

1-5 Kilométrage estimé…………………………………………………

1-6 Autres particularités concernant l'itinéraire :……………………….

Les horaires sont définis en fonction de conditions normales de circulation et de déroulement de transport. Mais des aléas peuvent se produire. La définition d'une marge de sécurité permettra d'absorber ces aléas, sachant que si elle est dépassée, cela risque de bouleverser l'organisation du voyage qui doit toujours garantir le respect de la réglementation des temps de conduite et de repos du conducteur
Le choix de l'itinéraire, sauf exigence particulière du donneur d'ordre explicitement indiquée, doit être laissé au transporteur, à charge pour lui d'en informer le donneur d'ordre avant le début de la prestation.
(NB : Si la prestation se décompose en plusieurs transports successifs (par exemple : voyage aller et voyage retour décalés dans le temps), on pourra utiliser plusieurs fiches).

2- Composition du groupe à transporter

2-1 Le groupe comporte au maximum ………personnes
Dont au maximum……….personnes mineures non accompagnées.

2-2 Le groupe comporte au maximum …….. personnes ayant des difficultés pour accéder ou descendre du véhicule, ou pour y séjourner (dont …..en fauteuil roulant)

2-3 Le groupe se compose à titre principal de … personnes de moins de 17 ans
(cf application de l'arrêté du 2 juillet 1982) ☐ Oui (*) ☐ Non
(*)Si oui le groupe comporte au moins .... accompagnateurs ayant autorité sur les mineurs du groupe.

3 – Description du véhicule

3-1 Nombre d'autocars :…………………………..
3-2 Nombre de sièges (hors sièges conducteur et convoyeur):……………………………
3–3 Première mise en circulation postérieure à :…………………………….
3-4 Caractéristiques ou équipements particuliers :
(longueur, hauteur, sono, toilettes, air conditionné, ceintures de sécurité, freinage ABS, dispositif anti patinage……………………………………………………………………
3-5 Eventuellement : classement

Le transport s'effectuera au moyen d'un autocar adapté à la distance à parcourir, autorisé à transporter un nombre maximal de voyageurs correspondant à l'effectif et, plus généralement, adapté aux caractéristiques du groupe. Le véhicule sera en bon état de marche et d'entretien au sens de l'article R 323-1 du code de la route

4– Personnel de conduite

Nombre de conducteurs …………….
double équipage ☐ oui ☐ non ou relais de conducteur ☐ oui (*) ☐ non
(*)si oui : lieu de la prise de relais :……………………
Horaire …………………………………………………

Le transport devant s'effectuer en application stricte de la réglementation des temps de conduite et de repos, dans un souci de clarté et pour éviter toute contestation, le transporteur remettra au donneur d'ordre qui devra le transmettre au responsable du groupe, avant le début du voyage, un document décrivant les éléments essentiels de la réglementation des temps de conduite et de repos .
*Le transporteur communiquera au conducteur (en même temps que l'ordre de mission) les conditions d'organisation du transport convenues avec le donneur d'ordre***.**

5- Bagages

- Le transporteur est responsable des bagages placés en soute. Les réclamations pour pertes et avaries de bagages placés en soute doivent être effectuées par le voyageur ou le donneur d'ordre dès la constatation du dommage et confirmées par lettre recommandée avec accusé réception, au plus tard ……jours après la fin du voyage.

- Les bagages à main restent sous la garde des voyageurs.

6 – Exécution personnelle du contrat

Le transporteur effectuera personnellement la prestation demandée.
Il ne pourra sous traiter la prestation à un autre transporteur qu'avec l'accord du donneur d'ordre. Dans cette hypothèse il garde vis à vis du donneur d'ordre l'entière responsabilité des obligations découlant du contrat.

7 – Dispositions diverses à connaître et respecter pour permettre la meilleure exécution du service

7 – 1 Modification du contrat en cours de réalisation

Le donneur d'ordre peut toujours demander une modification du contrat en cours de réalisation mais le transporteur, le cas échéant représenté par son préposé conducteur, n'est pas tenu de l'accepter.
Le cas échéant, si le transporteur accepte cette modification, celle-ci doit nécessairement pouvoir se réaliser en respectant les réglementations.

Une modification au contrat peut entraîner une modification des conditions tarifaires.

Toute demande de modification au contrat, qu'elle soit du fait du donneur d'ordre ou du transporteur devra être confirmée par écrit ou par tout autre procédé en permettant la mémorisation.

7 – 2 Sécurité

- Le transporteur est responsable de la sécurité du transport,
y compris des montées et des descentes du véhicule. Le conducteur, préposé du transporteur, prend les mesures nécessaires et donne en cas de besoin des instructions aux passagers. Ceux-ci sont tenus de les respecter.

- S'il s'agit d'un groupe accompagné, le transporteur, comme le conducteur, doivent connaître le nom des personnes ayant une responsabilité d'organisation ou de surveillance, dont la nature doit être précisée.
Réciproquement, ce responsable doit connaître les conditions particulières d'organisation du transport convenues avec le transporteur, de même que la liste des voyageurs.
Le donneur d'ordre doit prendre les dispositions pour que ces informations soient communiquées aux intéressés avant le début du voyage.

- Le conducteur fera, avant le départ, une démonstration des manœuvres d'ouverture de secours des portes et une information sur l'existence, la localisation et éventuellement le maniement des éléments de sécurité de l'autocar (fenêtres de secours, trappe d'évacuation, extincteurs(s), boîte de premier secours…)

- Si l'autocar en est équipé, le siège basculant ou pliant, dit siège de convoyeur, ne doit être occupé que par un membre d'équipage, c'est-à-dire un professionnel (hôtesse, steward, guide…).

- Concernant plus spécifiquement **le transport d'enfants**

- Le conducteur s'assurera de la présence des pictogrammes réglementaires
- Le donneur d'ordre doit donner consigne aux accompagnateurs de compter les enfants un à un à chaque montée dans le véhicule

Le responsable du groupe, en liaison avec le conducteur, répartit les adultes accompagnateurs dans tout le véhicule en les plaçant d'abord à proximité des portes de service ou de secours. Les places exposées de l'autocar doivent, en priorité, être occupées par des adultes .S'il s'agit d'un voyage de nuit, les accompagnateurs organisent un tour de veille.
Le donneur d'ordre veille à ce que les accompagnateurs aient les connaissances en matière de sécurité nécessaires pour les transports d'enfants. Il leur demande de dispenser les consignes de sécurité à appliquer (danger autour de l'autocar, rester assis,…), notamment celles qui concernent le port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules équipés, et de veiller à leur respect

8 – Autres informations préalables éventuelles

(aléas au cours du transport, conditions de changement de véhicules, …)
……
……
……
……
……
……
(La prise en charge des frais de repas et d'hébergement de l'équipage incombe au transporteur et est normalement incluse dans le prix. Le transporteur peut cependant convenir avec le donneur d'ordre que ce soit ce dernier qui fournisse ces prestations au(x) conducteur(s), en tout ou partie. En conséquence, les coûts correspondants sont alors exclus du prix du transport. Lorsque de telles dispositions sont choisies, cela doit être précisé explicitement.

Dans tous les cas, les modalités de prise de repas et d'hébergement du conducteur devront être définies entre le donneur d'ordre et le transporteur et communiquées au conducteur avant le départ.

Les signataires du contrat peuvent également convenir d'exclure du forfait des prestations telles que : :
- stationnement de longue durée sur un site,
- transferts aériens, ferroviaires, maritimes du(des) conducteur(s) en cas de longue période d'inactivité,
- transports complémentaires maritimes (ferries) ou ferroviaires (cols alpins).

Les coûts correspondants sont alors ajoutés à leur prix de revient net, au coût forfaitaire convenu dans le contrat. Lorsque de telles dispositions sont choisies, il faut préciser explicitement les coûts ainsi exclus du forfait).

Vu par le donneur d'ordre

....
(signature)

CNT - ANNEXE N° VI
INITIATIVES DES DEPARTEMENTS EN FAVEUR DE L'ACCOMPAGNEMENT DES ELEVES TRANSPORTES (SITUATION EN 2002)

Extrait du rapport scolaire 2002

☐ **ACCOMPAGNEMENT OBLIGATOIRE**

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
ALLIER (03)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
ARDENNES (06)	- obligations dans les cas de grande capacité dès que 5 enfants de maternelle sont transportés (depuis 1975)	à la charge des A.O.2 - remboursement intégral par le conseil général.
ARIÈGE (09)	- Maternelle (regroup. pédagog. et transport en minibus) Présence des parents obligatoire à l'arrêt	recrutement à la charge des communes - contribution du département : 5000 F/an/accompagnateur
CORSE-du-SUD (20)	- Maternelle (âge minimum : 5 ans)	à la charge des A.O.2
CÔTE D'OR (21)	- Maternelle et primaire.	En 1977 : Extension de l'expérience à 45 circuits de primaire
DORDOGNE (24)	- Maternelle (dès qu'un enfant de moins de 3 ans est transporté)	à la charge des A.O.2 - poursuite de la formation des accompagnateurs payée par le conseil général (54 en 1996).
DOUBS (25)	- Maternelle (1 enfant de - de 5 ans)	à la charge des A.O.2
EURE (27)	- Maternelle	à la charge des A.O.2
GARD (30)	- Depuis 1994/95 : Maternelle	à la charge des A.O.2
HTE-GARONNE (31)	- Depuis 1990 : dès qu'un enfant de - de 6 ans est transporté dans un véhicule de + de 10 places.	à la charge des A.O.2 Convention signée avec 180 A.O2. - Réalisation d'un guide de l'accompagnement
GERS (32)	- Obligatoire dans les véhicules de + de 9 places dès qu'un enfant de – de 4 ans est transporté	à la charge des communes.
HÉRAULT (34)	- cars de + de 35 places. Enfants primaires et maternelle (R.P.)	à la charge des communes.
ILLE-ET-VILAINE (35)	- Maternelle (- de 5 ans)	à la charge des A.O.2
INDRE (36)	- Maternelle	à la charge des A.O.2 qui, d'eux-mêmes, ont prévu des accompagnateurs pour les primaires.
ISÈRE (38)	- Depuis 1986 : dès que 2 enfants de - de 5 ans sont transportés (âge minimum : 3 ans) - pour circuits difficiles	à la charge des A.O.2 + cycle de formation financé par le CG.(74 acc. en 1999) Projet d'embauche de 15 emplois-jeunes pour les circuits difficiles .(1eres embauches en 1999

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
LANDES	**-** maternelles et primaire (+ de 5)	Remboursement des charges sociales par le département
LOIRE (42)	- Maternelle (- de 3 ans)	à la charge des A.O.2. (Formation à la charge du C. Gal)
LOT (46)	- à partir de 4 enfants de maternelle	en 1995 : 760 000 F dégagés par le conseil général pour recruter 42 accompagnateurs.
MEURTHE-et-MOSELLE (54)	- Maternelle de - de 3 ans	à la charge des A.O.2
MOSELLE (57)	- Depuis 1987 : maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes etc...
OISE (60)	- Maternelle et primaire (regroupements pédagogiques) - autres niveaux	recrutement par les communes - financement par subvention du département à hauteur de 40 % du salaire de l'ASEM réflexion avec l'E.N. pour mettre en place des « anges gardiens » (emplois-jeunes)
ORNE (61)	- Depuis 1983 : 1 seul enfant de maternelle	à la charge des A.O.2 (environ 130 personnes) Mise au point d'une « charte de l'accompagnateur ». Prise en charge par le département des kms supplémentaires nécessaires pour accompagner ce personnel.
PAS-de-CALAIS (62)	- Maternelle (regr. pédagogique)	à la charge des A.O.2 (155 circuits)
PUY-de-DOME (63)	- Maternelle	à la charge des communes, syndicats de communes, etc...
PYRÉNÉES- ATLANTIQUES (64)	- Maternelle (1 enfant de - de 4 ans)	à la charge des A.O.2
HAUTES-**PYRÉNÉES (65)**	- Maternelle (seulement à l'embarquement et au débarquement)	à la charge des A.O.2
BAS-RHIN (67)	- Maternelle	à la charge des A.O.2 - charte des accompagnateurs(156) + 5 agents du C.G. dont 4 emplois-jeunes pour les circuits difficiles
HAUT-RHIN (68)	- Maternelle (R.P.I.)	à la charge des A.O.2
SAÔNE-et-LOIRE (71)	- Maternelle de 3 à 5 ans	à la charge des A.O.2
SAVOIE (73)	- Rentrée 97 : obligatoire (interdiction enfant de - de 3 ans)	le conseil général a assuré la formation de 137 accompagnateurs en 1998
HAUTE SAVOIE (74)	- Depuis 1991, + 30 % effectif « maternel »	à la charge des A.O.2
SOMME	- Maternelle	à la charge des A.O.2
TARN (81)	- Depuis 1994/95 : maternelle et primaire	à l'étude (évaluation du coût annuel : 1 150 000 F pour 80 accompagnateurs)
TERRITOIRE de BELFORT (90)	- Depuis 1990 : 1 enfant de - de 6 ans	à la charge des A.O.2
VAR (83)	- Depuis 1993/94 : Maternelle	à la charge des A.O.2
VAUCLUSE (84)	- Enfants de - de 5 ans	à la charge des A.O.2

□□ **ACCOMPAGNEMENT CONSEILLÉ ET ENCOURAGÉ**

DÉPARTEMENTS	CONDITIONS	RECRUTEMENT ET FINANCEMENT
AISNE (02)	- 5 enfants de maternelle	Participation du département depuis 1971 (600 000 F/an)
AUBE (10)	- Maternelle (embarquement-débarquement)	Prise en charge des frais par le département
LOIR et CHER (41)	- Lignes interurbains (quel que soit l'âge)	Expérience dès sept. 97 d'accompagnateurs recrutés par des transporteurs (participation financière du département de 50 %) 5 emplois-jeunes
LOIRE-ATLANTIQUE (44)	- Secondaires	Expérience en 1997 : 10 emplois avec formation + permis D 1998-1999 : 30 embauches
MARNE (51)	- Maternelle	Participation du département à hauteur de 70 % d'un taux fixe (limite : 2 heures)
MEUSE (55)	- 1 enfant de maternelle	Remboursement par le département de 80 % des frais de surveillance
NIÈVRE	- Maternelle	Financement à l'initiative des A.O. 2 (45 % des circuits)
RHÔNE (69)		Aide du conseil général
SARTHE (72)	- Maternelle et primaire dans regrou pement pédagogique	Prise en charge par le conseil général de 80 % des salaires des accompagnateurs recrutés par les SIVOS (300 000 F. par an)
SEINE-et- MARNE (77)	- Maternelle et primaire dans regroupement pédagogique (au moins 5 enfants transportés)	Prise en charge d'une partie du salaire par le département sur la base du SMIC
VENDÉE (85)	- Maternelle	Financement assuré à parité familles/communes. Subvention annuelle du conseil général de 50 000 F pour la formation de ce personnel
HAUTE-VIENNE (87)	- Maternelle et Primaire	Encouragement financier du département en faveur des A.O. 2 qui créent des emplois-jeunes
VOSGES (88)	- Primaire et maternelle	Autorisation de transport gratuite par département
YONNE (89)		Financement à 50 % des accompagnateurs recrutés par A.O. 2

Annexe III : L'accidentologie

- Document ONISR
- Document CEESAR
- Document ASFA

La sécurité des autocars, autobus et transports scolaires

Le transport en autocars ou en autobus est un moyen de transport très sûr et le nombre de tués dans ces véhicules est relativement faible même si on a gardé en mémoire certains accidents particulièrement graves comme celui de Beaune, le 31 juillet 1982, dans lequel 53 victimes avaient péri, celui de Roquemaure, le 10 juillet 1995, qui avait coûté la vie à 22 passagers ou, plus récemment, celui de l'autoroute A6 dans la banlieue nord de Lyon, le 17 mai 2003 où 28 touristes allemands ont trouvé la mort.

I. Données générales

	Nombre d'immatriculations de véhicules neufs (1)	**Parc au 31 décembre** (2)	**Nombre de permis de conduire délivrés. Catégorie D** (3)
1970	5 858	35 000	16 972
1975	5 559	45 000	15 562
1980	8 757	59 000	40 103
1985	8 269	64 000	21 846
1990 *	4 210	70 000	10 984
1995	3 981	79 000	5 741
2000	5 187	80 000	6 636
2001	5 477	81 000	6 979
2002	5 363	81 000	6 833
2003	4 984	82 000	6 678

** : Le parc a fait l'objet de mises à jour à compter de 1990, entraînant une rupture dans la série.*

Le parc d'autocars et d'autobus est calculé principalement à partir des immatriculations de véhicules neufs - véhicules « entrants » parfaitement connus - et d'un coefficient de survie des véhicules - véhicules « sortants » assez mal connus).

Rappelons que le parc total des véhicules à quatre roues en France est de 35 628 000 au 31 décembre 2003. Les véhicules de transport en commun n'en représentent donc que 0,2 %.

Les immatriculations de véhicules neufs et les permis délivrés suivent la même évolution en augmentant jusqu'en 1985 puis en diminuant jusqu'en 1995 et en augmentant à nouveau jusqu'en 2001. Ces deux paramètres ne cessent de diminuer depuis.

Le parc est 2,3 fois plus élevé en 2003 qu'en 1970 mais il reste assez stable au cours de ces dernières années.

II. Circulation (4)

Autocars France entière (hors RATP et autobus de province)	**2001**	**2002**	**Variation 02/01**
Kilomètres parcourus en charge (millions)	1 264,7	1 242,3	- 1,8 %
Kilomètres parcourus à vide (millions)	323,1	322,5	- 0,2 %
Voyageurs transportés (millions)	1 152,5	1 146,0	- 0,6 %
Voyageurs x kilomètres (1) (millions)	40 565,8	36 253,2 e	- 10,6 % e

e : estimation.
(1) Le nombre de voyageurs x kilomètres est rapporté à des trajets complets. On estime que, dans le transport occasionnel, un voyageur effectue la totalité du trajet tandis que dans le transport régulier, un trajet moyen correspond à 75% du trajet complet.
Ces données s'inscrivent dans le cadre de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes (TRV).

En considérant avec prudence l'évolution de l'indicateur relatif au nombre de voyageurs x kilomètres, pour les autres indicateurs, 2002 confirme la baisse observée entre 2001 et 2000. Ce ralentissement de l'activité est cependant moins marqué, s'établissant précédemment et respectivement à : – 3,1 % ; – 1,3 % et – 1,5 %.

Les résultats publiés permettent de suivre l'évolution de deux indicateurs selon la nature des services et montrent que l'évolution de l'activité est contrastée.

Évolution 2002/2001	**Transport régulier (1)**	**Transport scolaire**	**Transport de personnel**	**Transport occasionnel (2)**
Kilomètres parcourus en charge (en millions)	- 2,5 %	- 6,0 %	- 12,9 %	+ 3,4 %
Voyageurs transportés (en millions)	+ 0,7 %	- 4,5 %	- 10,8 %	+ 6,4 %

(1) transports par lignes régulières interurbaines, y compris les lignes régulières internationales et les services affrétés SNCF.
(2) Mise à disposition du véhicule pour un transport de groupe et transport à la place (excursion) y compris transport périscolaire et de clientèle.

III. Accidents corporels et victimes (5)

Évolution depuis 1970

	Autocars -autobus impliqués	**Total véhicules impliqués**	*Victimes dans les autocars et autobus*				*Accidents* **impliquant au moins un autocar ou un autobus**
			Tués	*Blessés*	**dont blessés graves**	**Gravité** (tués pour 100 victimes*)	
1970	3 139	395 577	28	1 817	210	1,52	ND
1975	3 468	438 787	47	1 680	170	2,72	ND
1980	3 277	427 882	34	1 740	186	1,92	3 224
1985	2 774	335 253	15	1 516	138	0,98	2 756
1990	2 358	286 470	32	1 402	143	2,23	2 336
1995	1 909	230 347	41	1 351	152	2,95	1 899
2000	1 751	211 550	19	1 114	45	1,68	1 734
2001	1 713	203 301	13	960	30	1,34	1 693
2002	1 643	182 027	10	905	47	1,09	1 626
2003	1 405	155 087	44	872	85	4,80	1 396

ND : non disponible
** : tués + blessés*

Sur le total des véhicules impliqués, la part d'autocars et d'autobus s'élève en 2003 à 0,91 % contre 0,81 % en moyenne de 1970 à 2002. Sur l’ensemble de la période, on observe pour cette catégorie une baisse de 55 % du nombre de véhicules impliqués (– 61 % pour l’ensemble des véhicules).

Depuis 1970, 2003 est l’année de la moins forte implication de cette catégorie de véhicules dans les accidents et du nombre le plus faible de blessés. En revanche, le nombre élevé de tués enregistré en 2003 est en grande partie dû à l’accident du mois de mai qui a fait à lui seul 28 tués sur l’autoroute A6 au nord de Lyon et qui explique aussi la forte hausse de la gravité des accidents.

Analyse des 1 405 autocars et autobus impliqués dans les accidents de la circulation en 2003 :

- ancienneté du véhicule : sur les cas connus (1 080), 45 % circulaient depuis moins de cinq ans et 32 % depuis dix ans et plus ;
- manœuvre principale avant l’accident : sur les cas connus (1 348), 64 % circulaient sans changer de direction, 7 % tournaient à gauche ;
- point de choc : sur les cas connus (1 327), dans 76 % des cas le point de choc se situait à l’avant, dans 14 % des cas à l’arrière et dans 10 % des cas sur le côté;
- conditions atmosphériques : dans 86 % des cas les conditions atmosphériques étaient normales et dans 9 % des cas il pleuvait ;
- luminosité : dans 82 % des cas il faisait jour et dans 18 % des cas c’était la nuit ;
- lieu : dans 69 % des cas les véhicules impliqués circulaient hors intersection et dans 31 % des cas en intersection ;
- mois de l’année : c’est en septembre que le nombre d’autocars et d’autobus impliqués a été le plus élevé (156), puis en mars (140) et en octobre (138). C’est en août qu’il a été le plus faible (76) ;

– réseaux : les véhicules impliqués circulaient principalement sur les voies communales (66 %), puis sur les routes départementales (20 %), les routes nationales (12 %) et enfin sur les autoroutes (2 %) ;
– nombre de véhicules impliqués dans les accidents : les autocars et les autobus ont été impliqués dans 62 % des cas dans des accidents à deux véhicules, 9 % des cas dans des accidents à trois véhicules et plus et dans 28 % des cas ils étaient seuls impliqués (3 % sans piéton et 25 % avec piéton(s)).

Analyse de la mortalité en 2003		*Tués dans les autocars et autobus*		
		Milieu urbain	**Rase campagne**	*Total*
Usagers	Conducteurs	0	3	3
	Passagers	1	40	41
Sexe	Femmes	1	24	25
	Hommes	0	19	19
Classes d'âge	Moins de 18 ans	0	0	0
	18-24 ans	0	0	0
	25-44 ans	0	2	2
	45-64 ans	0	21	21
	65 ans et plus	1	20	21
Localisation	En intersection	0	0	0
	Hors intersection	1	43	44
Eclairement	Jour	1	9	10
	Nuit	0	34	34
Ensemble		1	43	44

La quasi totalité des tués dans les accidents d'autocars ou d'autobus l'ont été en rase campagne et en section courante et beaucoup plus la nuit que le jour. Ils se répartissent à peu près de la même façon entre hommes et femmes et ils sont, pour la plupart, âgés de plus de 45 ans.

Afin de lisser l'aspect exceptionnel de certaines années, on trouvera ci-dessous le même tableau mais portant cette fois sur les cinq dernières années.

Analyse de la mortalité de 1999 à 2003		*Tués dans les autocars et autobus*		
		Milieu urbain	**Rase campagne**	*Total*
Usagers	Conducteurs	5	12	17
	Passagers	3	74	77
Sexe	Femmes	2	43	45
	Hommes	6	43	49
Classes d'âge	Moins de 18 ans	1	8	9
	18-24 ans	0	5	5
	25-44 ans	0	19	19
	45-64 ans	5	30	35
	65 ans et plus	2	24	26
Localisation	En intersection	2	2	4
	Hors intersection	6	84	90
Eclairement	Jour	7	17	24
	Nuit	1	69	70
Ensemble		8	86	94

90 % des tués dans les accidents d'autocars ou d'autobus l'ont été en rase campagne, 96 % en section courante et 82 % sont passagers. Près de trois tués sur quatre le sont la nuit que le jour. Ils se répartissent à peu près de la même façon entre hommes et femmes et deux sur trois sont âgés de plus de 45 ans.

IV. Alcool et accidents d'autocars et d'autobus en 2003 (4)

Conducteurs d'autocars et d'autobus impliqués dans	**Total des conducteurs impliqués**	**dont au taux d'alcoolémie connu**	*% de* **conducteurs au taux d' alcoolémie connu**	**Conducteurs au taux d' alcoolémie positif ***	**% de conducteurs au taux d' d'alcoolémie positif ****
les accidents corporels	1 394	1 245	89,5	3	0,2
les accidents mortels	78	76	97,4	0	0,0

** : supérieur au taux maximum autorisé*
*** : calculé par rapport aux taux d'alcoolémie connus*

En 2003, les conducteurs d'autocars et d'autobus impliqués dans les accidents corporels circulaient dans 0,2 % des cas avec un taux d'alcoolémie positif (contre 6,1 % pour les conducteurs de voitures de tourisme).

Pour les accidents mortels, ces taux passent respectivement à 0 % et 18,7 %.

V. Les transports scolaires (6)

En 1984, à la demande du Ministre, le Conseil national des transports a créé un groupe de travail permanent chargé des questions relatives à la sécurité des transports d'enfants. Cette mesure s'inscrit dans le cadre de la décentralisation qui a confié l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires aux départements. Les transports en commun d'enfants regroupent les transports scolaires stricto sensu, les transports périscolaires et post scolaires. Le champ d'application a été étendu progressivement du mode routier aux autres modes.

On rappellera ici qu'en raison d'une modification de la remontée des informations en matière d'accidents de la route, le CNT ne dispose plus depuis l'année scolaire 1998/1999 de l'ensemble des accidents recensés par les forces de l'ordre. En conséquence, le CNT a décidé d'élaborer un rapport de transition qui, faute d'assurer le suivi quantitatif des séries précédentes, procède toutefois à l'analyse des types d'accidents en reconstituant la base de données nécessaire (une centaine d'accidents) par addition des statistiques des 2 dernières années.

Enfants transportés (années 2000 - 2001)

SNCF : à compter de 1997, les statistiques globalisent désormais les déplacement à la campagne ou au bord de la mer d'un groupe de 10 enfants minimum de moins de 15 ans et d'accompagnateurs (un pour dix) et ceux des enfants de moins de 18 ans vers les centres de vacances. Sur cette base, ont été relevés 2 829 000 déplacements occasionnels d'enfants en 2001 contre 3 111 000 en 2000.

RATP : les statistiques sont issues de l'enquête globale transport (EGT) de 96/97. Elles sont établies en nombre de voyages par jour et concernent la population des 6-24 ans. Sur cette base, ont été comptabilisés 810°000 voyages en bus dont 210°000 pour Paris

Routes (7): en 1999-2000, le nombre moyen d'élèves subventionnés transportés en zone non urbaine s'élève en moyenne par département à 24 033 (23 996 en 1998-1999). Le nombre moyen d'élèves transportés par des services scolaires à titre principal (SATPS) en 1999/2000, s'élève en moyenne par département à 15 240 (15 250 en 1998-1999).

Transports routiers - nombre d'accidents corporels

Période de référence : 1er juillet - 30 juin	1997-1998	1998-1999	1999-2001
Sans enfant victime	39	30	50
Avec enfant victime	51	42	68
	90	72	118
Trajet	81	59	104
A l'arrêt	9	13	14
	90	72	118
Trajet			
Collision avec VL	43	31	50
Collision avec PL	4	1	11
Collision avec autres	10	11	20
Sans collision	18	13	21
Portes ouvertes	2	0	2
Autres circonstances	4	3	0
Arrêt			
A la montée	1	0	0
Par véhicule (croisant ou dépassant)	2	7	7
Par le car (arrivée ou départ)	6	5	7
Collision à l'arrêt (accidents ne survenant pas forcément à un point d'arrêt).	0	1	0
	0	0	0
Autres circonstances	90	72	118

Victimes enfants

	1997-1998	1998-1999	1999 à 2001
Tués	**1**	**4**	**5**
Trajet	0	0	3
Arrêt	1	4	2
Blessés	**222**	**140**	**279**
Trajet	211	126	266
Arrêt	11	14	13
dont blessés graves	**34**	**12**	**13**
Trajet	28	4	5
Arrêt	6	8	8

En considérant que les données des trois périodes ne sont pas comparables, les résultats ne permettent pas de déduire une évolution du nombre d'accidents dans les transports en commun d'enfants.

On remarque cependant, d'après le descriptif qualitatif de chaque accident publié dans le projet de rapport du CNT en septembre 2002, des constantes dans les caractéristiques, comme par exemple :

– le plus grand nombre d'accidents se produit en trajet, mais le plus souvent sans conséquences graves pour les occupants du véhicule ;

– pour les quelques accidents graves en trajet on constate que les blessures sont occasionnées par des projections dans le véhicule, voire par des éjections ;

– les collisions avec VL restent le cas d'accident le plus fréquent. Mais on constate également des pertes de contrôle sur des chaussées étroites ou glissantes ;

– proportionnellement au nombre d'accidents, c'est au point d'arrêt que la gravité est la plus forte, que l'enfant soit heurté par le TC manœuvrant, soit qu'il soit blessé par un véhicule croisant ou dépassant le car au moment où il traverse la chaussée.

Sources :

(1) DAEI/SES – Mémento de statistiques des transports
(2) CCFA
(3) DSCR
(4) DAEI/SES « Les transports par autocars et autobus en 2001 »
(5) ONISR
(6) CNT
(7) DTT - CERTU

Antenne de Picardie du CEESAR.

Amiens, mars 2005.

DONNEES GENERALES SUR L'ACCIDENTOLOGIE DES VEHICULES DE TRANSPORTS EN COMMUN DE PERSONNES.

Les informations fournies dans ce documents sont issues de trois publications scientifiques sur l'accidentologie des transports en commun de personnes, et plus particulièrement sur les accidents d'autocars avec au moins une victime grave dans l'autocar accidenté.
Notre base de données actuelle regroupe un ensemble de 94 accidents réels d'autocars survenus sur le territoire national Français, entre 1980 et 2005. La base de données la plus importante et la plus utile est celle constituée par les 4780 occupants de ces 94 transports en commun de personnes accidentés.

Le niveau actuel de sécurité offert par les autocars est incontestable. Les statistiques montrent que ce mode de transport en commun de personnes détient le plus faible taux de victimes au kilomètre parcouru sur la route.
Malgré cela, il nous semble indispensable d'intensifier les recherches afin de réduire encore le bilan actuel de l'insécurité routière et d'augmenter le niveau de sécurité des autocars.

Les caractères généraux pour les accidents d'autocars.

- Ces accidents surviennent à 43% sur une route nationale, à 32% sur une autoroute, à 20% sur une route départementale et à 5% sur des bretelles de raccordement.
- Ces accidents surviennent à 57% de nuit et à 43 % de jour.
- Entre 1 heure et 8 heures du matin à 70 %.
- En fin de semaine à 50% des cas.
- En été à 45% des cas.

Soit une répartition dans le temps extrêmement spécifique. Compte tenu de la grande fréquence des accidents survenant la nuit, il semble que des problèmes d'hypovigilance soient à l'origine de très nombreux accidents d'autocars.

Le type de transport lors de la survenue de l'accident.

- 43% des cas sont des transports ou voyages scolaires.
- 33% des cas sont des transports de type grand tourisme international ou national.
- 10% des cas sont des véhicules de lignes régulières.
- 10% des cas sont des véhicules de tourisme de proximité de type excursion d'un jour.
- 4% des cas sont des transports de personnes âgées.

Les principales typologies de chocs.

- Le choc frontal regroupe 45% des cas.
- Les renversements, retournements et les tonneaux regroupent 42% des cas.
- Autres typologies de choc : 13% des cas.

La très grande part des renversements, retournements et tonneaux est spécifique à ce type de véhicule dont la proportion au renversement après une sortie de route est importante.

L'âge de l'autocar lors de l'accident.

68% des autocars impliqués en accidents réels ont moins de 5 ans d'âge.
La proportion de véhicules à deux étages dans notre échantillon est de 5%.
Le risque d'être tué dans un véhicule à deux étages est multiplié par deux vis-à-vis du même risque dans un autocar standard à un seul niveau.

Le bilan global pour les occupants impliqués en accidents graves de T.C.P.

Lors d'un accident grave d'autocar en France les victimes se répartissent en 17% de tués et blessés graves et 83% de blessés légers et indemnes.

Les mécanismes lésionnels se répartissent les impliqués comme suit à l'exclusion des passagers indemnes :

- La projection à l'intérieur du véhicule lors de la décélération avec 63 % des impliqués et en majorité des blessés légers.
- L'intrusion dans l'espace de décélération des occupants avec 18% des impliqués et surtout des blessés graves et des tués.
- L'éjection totale du véhicule avec 8 % des impliqués et toujours des lésions graves et fatales.
- L'éjection partielle avec 5 % des impliqués et des lésions graves et fatales.
- L'asphyxie avec 6% des impliqués et toujours des lésions fatales.

Les chauffeurs d'autocars sont présumés responsables dans les trois quarts des accidents mortels recensés. Dans 40% des accidents mortels recensés, l'autocar est seul en cause.

P.BOTTO

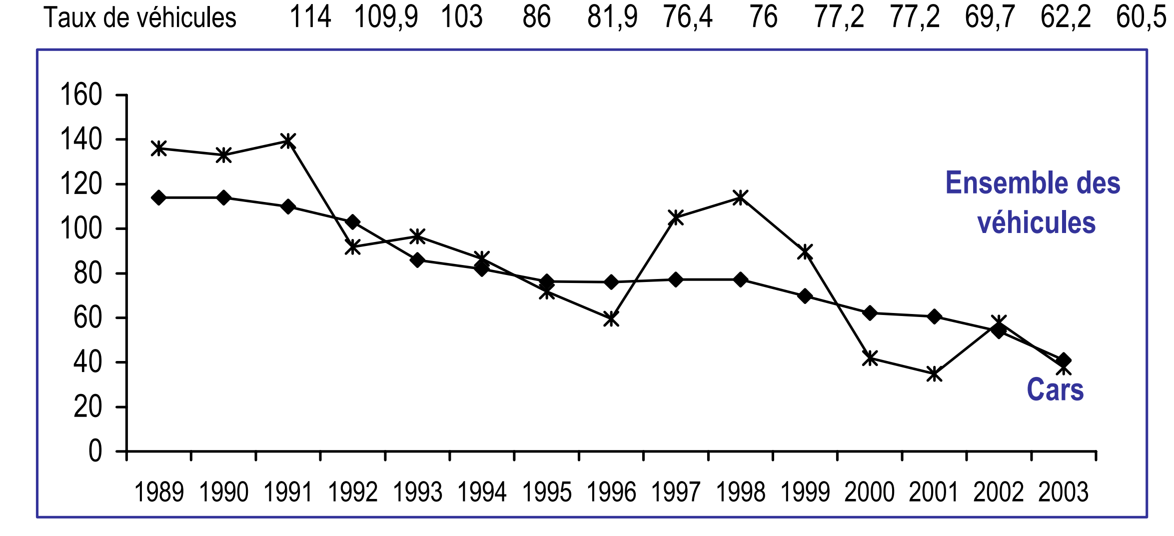
Origine du document : ASFA
21.02.05 RS9

Renseignements statistiques: Accidentologie des cars sur autoroutes concédées

1) Exploitation du fichier BAAC 2003 (extrait du document "Bilan Sécurité 2003")
Autoroutes de liason(gendarmerie)

➢ Évolution du taux d'implication des cars dans les accidents corporels

Cars	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
% trafic	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62
Parcours (10^9 véh./km)	0,26	0,28	0,29	0,31	0,32	0,33	0,34	0,35	0,37	0,39	0,41	0,43	0,45	0,45
Nombres de véhicules	35	39	27	30	28	24	20	37	42	35	17	15	26	17
Taux de véhicules	133	139,3	91,8	96,6	86,6	71,7	59,6	105	114	89,7	41,9	34,9	57,8	37,8
Ensemble des véhicules														
% trafic	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Parcours (10^9 véh./km)	42,5	45,17	47,4	50,1	52,2	54	54,1	56,6	59,5	63,5	65,5	68,7	72,3	74,0
Nombres de véhicules	4833	4966	4908	4306	4274	4126	4111	4365	4593	4424	4074	4155	3907	3044
Taux de véhicules	114	109,9	103	86	81,9	76,4	76	77,2	77,2	69,7	62,2	60,5	54	41,1



➢ Caractéristiques des accidents avec cars

En %	2003	2002	2001	2000	1999	1998	1997
Cars impliqués dans les accidents corporels	0,6	0,7	0,4	0,4	0,8	0,9	0,8
Cars impliqués dans les accidents mortels	1,2	1	0,5	1,2	1,5	3,8	1,6

1) Comparaison des taux d'implication des cars

Avec une part de trafic de 0,62% par rapport au trafic total sur autoroutes concédées (part de trafic des cars évaluée dans une étude du CETE de l'Est datée de 1994 et non réévaluée à ce

jour), l'évolution indique en moyenne un taux d'implication des cars dans les accidents corporels égal à celui de l'ensemble des véhicules.
Il est à noter que les accidents corporels où les cars sont impliqués sont pris en compte que les blessés soient occupants du car ou non.
Les accidents où les cars sont impliqués présentent une gravité supérieure: le taux d'implication des cars dans les accidents mortels est doublée.

Exploitation du fichier BAAC (SETRA) sur la période 2001 à 2003 concernant les accidents corporels et mortels impliquant au moins un véhicule de transport en commun de personnes:

2001: 14 accidents corporels; 3 accidents mortels

2002: 24 accidents corporels; 5 accidents mortels

2003: 16 accidents corporels; 4 accidents mortels

2) Exploitation du fichier mortels alimenté par les données SCA
(Fichier non exhaustif)

	1999	2000	2001	2002	2003
Nombre AM où un car impliqué	6	5	2	5	3
% par rapport aux AM analysés	2,3%	1,9%	1%	2,7%	1,9%
Nombre Tué dans accident où un car impliqué	6	9	3	8	5
% par rapport au total des tués	1,9%	2,9%	1,4%	3,7%	2,7%

Résumés des accidents mortels de 2001, 2002 et 2003 où au moins un car était impliqué:

2001

➢ De jour, un ensemble VL+caravane (C et B) circule sur V1. Selon témoins, cet ensemble se déplace sur la V2 lorsqu'un minibus (A) percute le côté gauche de B. Celui-ci s'est donc déporté, a percuté les glissières avant de faire des tonneaux. Le conducteur de B est sorti du véhicule et s'est écroulé le long des glissières.
Facteur retenu: Dépassement dangereux

➢De nuit et par temps de pluie, un bus + remorque (B+B1) est immobilisé sur la VSVL suite à un début d'incendie. A son bord, 20 personnes dont 2 sont descendues pour lutter contre l'incendie. A cet instant, un ensemble routier A circule sur la même voie. L'attention du chauffeur est attirée par un gyrophare bleu d'un véhicule sur l'autre chaussée, il aperçoit une fumée blanche devant lui et percute la remorque du bus. Les 2 personnes descendues du bus décèdent sous le choc.
Facteurs retenus: Présence de piétons, Obstacles véhicules

2002

➢De nuit, sur chaussée sèche, un car circule sur voie de droite, se déporte sur la BAU et se couche dans le fossé.
Un passager est éjecté et tué.
Facteur retenu: Hypovigilance - endormissement

➢De nuit, sur chaussée sèche, un fourgon, en surcharge, tombe en panne sur l'autoroute. Son conducteur et son passager descendent pour le pousser sur la BAU.
Le conducteur, portière ouverte, le guide, la main droite sur le volant. Le passager pousse à l'angle arrière gauche. Les feux du fourgon sont éteints.
Survient un car qui sort de la zone éclairée et aperçoit trop tard le véhicule qui empiète encore la voie de droite et le heurte sur toute sa partie gauche. Les deux piétons sont percutés, l'un mortellement.
Facteur retenu: Présence de piéton

➢A l'aube, sur chaussée sèche, un bus circule à 100 km/h voie de droite. Arrivé à l'échangeur, le conducteur prend la bretelle comme la continuation de la voie normale.
La vitesse étant inadaptée à la bretelle, lorsque le conducteur aperçoit le virage, les roues sont déjà dans l'accotement, le conducteur tente de rétablir la trajectoire mais le bus se couche sur le flanc gauche et s'immobilise sur les deux voies de l'échangeur.
Une passagère est tuée.
Facteurs retenus: Vitesse excessive, Inexpérience

➢De nuit, sur chaussée sèche, un VL circule sur voie de droite derrière un minibus qui circule a priori sur voie de droite.
Le VL vient percuter le flanc gauche du minibus qui se déporte alors vers la BAU, se couche sur son flanc gauche sur la glissière de sécurité et termine sa course dans l'accotement.
3 des passagers du minibus sont tués.
Facteur retenu: Hypovigilance - endormissement

➢De nuit, sur chaussée sèche, un VL avec 6 personnes à bord ayant passé la nuit en discothèque. La roue arrière gauche du VL crève. Le conducteur s'arrête sur la droite mais le VL empiète sur la voie. 2 personnes descendent du VL pour changer la roue.
Survient un autocar qui, s'apercevant trop tard que le VL est mal garé, se déporte sur la gauche mais ne peut éviter de faucher les 2 piétons.
Facteurs retenus: Fatigue, Alcool, Présence de piétons

2003

➢De nuit, sur chaussée sèche, un VL A roule à contresens sur voie de gauche (pour la circulation normale) lorsqu'il percute de plein fouet un car B. Sous le choc, le VL A est détruit, 3 de ses occupants sont tués dont le conducteur (alcoolémie: 1,78 g/l) et les deux passagers arrières (non ceinturés). Le passager avant du VL A est grièvement blessé.
Aucune victime n'est à déplorer dans le car.

Facteurs retenus: Alcool, Contresens, Non port de la ceinture (facteur aggravant)

➢De nuit, sur chaussée sèche, un bus A percute la remorque tractée par le VL B. Cette remorque supporte un autre VL.
Suite au choc, le véhicule se trouvant sur la remorque vient écraser l'arrière du VL B. Le passager arrière du VL B est tué. Le VL B dévie de trajectoire, heurte et s'arrête contre les glissières du TPC.
Facteur retenu: Vitesse inadaptée au trafic

➢De jour, sur chaussée sèche, suite à un premier accident, un bouchon s'est formé. Après le dégagement des voies, la circulation redémarre. Un PL A arrive à 85 km/h, déboîte sur voie médiane surpris par la circulation arrêtée et percute un fourgon B qui va taper l'arrière d'un PL C sur voie de droite qui est lui-même renvoyé sur un car D. Le PL A poursuit sa course et écrase le fourgon B contre le car qui lui-même est projeté sur un autre PL E arrêté sur voie de droite. Le conducteur du fourgon B est tué.
Facteurs retenus: Inattention, Vitesse inadaptée au trafic

Sur les 10 analyses d'accidents ci-dessus, 4 accidents ont induit des tués à bord de bus ou minibus

1 minibus qui se renverse
3 bus/cars:
- personnes descendues suite à un début d'incendie
- personnes éjectées du véhicule et tuées
- le bus se renverse: 1 passager tué

Ces exemples illustrent les recommandations faites pour l'amélioration de la sécurité dans les cars :

-Réduction du risque d'incendie au niveau de la conception et l'utilisation des cars (véhicules anciens, pneus, …). Harmonisation des conduites à tenir en tunnel
-Autocars en panne sur la BAU :
Prévoir la mise en place rapide d'un transport de substitution
Équiper de gilets de sécurité (piétons sur BAU) et de couvertures (arrêt prolongé en hivers)
Former les conducteurs sur la conduite à tenir avec les personnes à bord.
-Port de la ceinture de sécurité

Annexe IV : Fiches techniques

- DTT/TS2 - Note relative à la surveillance médicale des conducteurs d'autocars
- DTT/TS1 - Age minimal pour l'accès à la conduite de véhicule de transport routier de voyageurs de plus de 9 places
- DTT/TS1 - Le dispositif de congé de fin d'activité dans les transports routiers de voyageurs
- DTT – L'emploi dans le TRV
- DTT/TS1 – La formation professionnelle obligatoire des conducteurs de transport routier public interurbain de voyageurs
- DTT/TS2 – Réglementation de la durée du travail
- DTT/TR3 – Contrôles
- DTT/TR3 – Arrangement administratif entre la France, les trois pays du Benelux, l'Allemagne, l'Irlande, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Autriche et la Pologne.
- DSCR-SR/V – Fiche « réglementation technique des véhicules »
- DSCR-SR/ER2 – Fiche relative au permis de conduire de la catégorie D
- DR – La démarche SURE « Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes »
- IGTT – Le contrôle des entreprises de TRV
- IGTT – Le contrôle technique d'un véhicule sur mise en demeure
- IGTT – La médecine du travail
- IGTT – Note relative à l'alcoolémie
- IGTT – Mise à la retraite dans les entreprises de transport
- IGTT – Le travail illégal
- IGTT – La situation des entreprises étrangères intervenant sur le territoire français
- DT – Le classement des autocars de tourisme
- BEATT – Présentation du Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre
- BEATT – Note sur une série d'incendies d'autocars
- CERTU – Le coût du transport pour les départements : quelques chiffres
- CERTU – Département : sécurité, voirie, espace public

DTT/TS2. février 2004

Note relative à la surveillance médicale des conducteurs d'autocars

Les conducteurs d'autocars sont soumis à deux types de surveillance médicale qui coexistent :

La médecine du permis de conduire

Cette médecine relève des dispositions du code de la route. Des visites médicales réglementaires par les commissions médicales départementales des permis de conduire pour l'obtention ou le renouvellement des permis du groupe lourd (C, D, E).

Les médecins de ces commissions donnent un avis conforme aux normes réglementaires (arrêté du 7 mai 1997 du ministère des transports). La liste des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis présente un caractère limitatif mais impératif, toute affection non prévue est réputée compatible.

La fréquence normale de ces visites médicales est d'un examen médical tous les cinq ans jusqu'à l'âge de 60 ans, puis tous les deux ans jusqu'à l'âge de 75 ans et enfin tous les ans à partir de 76 ans.

La surveillance de la santé au travail des salariés

Le code du travail définit les règles applicables en matière de surveillance de la santé au travail des salariés. Les conducteurs d'autocars sont donc soumis aux visites de médecine du travail assurées par les médecins du travail :

- visite médicale d'embauche,
- visite obligatoire tous les deux ans (un an auparavant – décret n° 2004-760 du 28 juillet 2004)
- visite médicale de reprise après un accident du travail ou une maladie professionnelle (7 jours) ou un arrêt de travail supérieur à 21 jours.

En outre, les salariés peuvent être soumis à des examens complémentaires, soit en raison de leur situation personnelle (ex : femmes enceintes) soit en raison de leurs conditions de travail (ex : exposition à des substances dangereuses).

L'employeur peut demander une visite médicale pour absences répétées ou en cas de comportement pouvant laisser croire à des troubles médicopsychologiques. De même le salarié peut demander une visite médicale pour toute situation en rapport à ses conditions de travail.

Le médecin du travail peut proposer des mesures individuelles fondées sur la relation entre l'état de santé du salarié et son poste de travail. Il peut proposer des mutations ou des adaptations de poste lorsqu'elles sont justifiées par des motifs tels que l'état de santé physique et mentale des travailleurs, la grossesse, etc.

Dans tous les cas, le médecin émet un avis sur l'aptitude sur salarié à son poste de travail au travers d'une fiche d'aptitude dont un exemplaire est remis à l'employeur et l'autre au salarié. Il appartient ensuite à l'employeur de prendre en compte ou pas l'avis émis par le médecin du travail.

Lorsque le poste de travail comporte une activité de conduite professionnelle, le médecin du travail doit prendre en compte les incompatibilités physiques énumérées dans l'arrêté du 7 mai 1997 pour évaluer l'aptitude médicale du salarié.

Comment assurer une meilleure surveillance des conducteurs routiers professionnels ? et notamment d'autocars ?

Périodicité des examens médicaux

Suite à la réforme de la médecine du travail, l'examen annuel a donc disparu (décret n° 2004-760 du 28 juillet 2004). Toutefois, les examens relevant de la surveillance médicale renforcée, prévue à l'article R. 241-50 du code du travail restent annuels, sous réserve de dispositions particulières prévues en application de l'article L. 231-2 concernant la surveillance médicale spéciale dont peuvent bénéficier certains salariés affectés à des travaux comportant des exigences ou des risques déterminés par des dispositions réglementaires. Pour y parvenir le décret prévoit que celle-ci peut être instaurée par un accord de branche étendu.

PROPOSITION : Harmonisation de la médecine du travail et la médecine du permis de conduire

Il arrive assez souvent que le médecin du travail prononce une inaptitude en raison des normes médicales du code de la route alors que le permis de conduire vient d'être renouvelé ou est en cours de validité.
Les règles déontologiques qui s'imposent au médecin du travail, comme à tout médecin, lui interdisent de trahir le secret médical en signalant l'inaptitude à la commission médicale préfectorale. De ce fait, un conducteur salarié peut être licencié par son employeur, mais conservant son permis de conduire, il pourra continuer à exercer son métier en se faisant embaucher dans une autre entreprise ou en tant qu'artisan.

Pour résoudre ce problème, la solution serait d'instaurer une aptitude médicale globale intégrant à la fois l'aptitude médicale réglementaire (code de la route) et l'aptitude médicale au travail (code du travail).

Pour ce faire, il faudrait confier cette mission aux médecins du travail au motif qu'ils ont une connaissance plus approfondie de l'état de santé et des conditions de travail des **salariés**. Ceux-ci devraient alors être formés à la réalisation de ces visites médicales professionnelles **dans le respect à la fois des prescriptions du code de la route et du code de travail.**
Enfin cette obligation d'une aptitude médico-professionnelle globale serait à étendre aux **artisans** qui exercent le même métier avec les mêmes risques et qui de ce fait devraient être assujettis aux mêmes dispositions.

DTT/TS1 - DC

Age minimal pour l'accès à la conduite de véhicule de transport routier de voyageurs de plus de 9 places

---

1. Le règlement (CEE) 3820/85

L'age minimal des conducteurs affectés aux transports de voyageurs et de marchandises résulte de l'application du règlement (CEE)n°3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

L'article 5§2° dudit règlement (CEE) fixe à **21 ans** l'âge minimal de tout conducteur affecté aux transports de voyageurs.

Toutefois, la conduite de ces véhicules dès 21 ans sur des trajets dépassant un rayon de 50 kilomètres autour du point d'attache habituel du véhicule n'est autorisée que si le conducteur

- soit est titulaire d'un titre ou diplôme de conducteur routier de voyageurs.

- soit a acquis une expérience professionnelle d'un an au moins dans la conduite de véhicules de plus de 3,5 tonnes en transport de marchandises ou dans la conduite de véhicules de transports de voyageurs sur des trajets ne dépassant pas 50 kms

2. La directive 2003/59/CE

La directive 2003/59/CE sur la formation professionnelle des conducteurs routiers, du 15 juillet 2003 publiée au JO de l'Union européenne du 10 septembre 2003, si elle abroge le paragraphe 2 de l'article 5 du règlement 3820/85 précité, comporte elle aussi des restrictions concernant l'âge d'accès à l'exercice de la profession de conducteur de transport routier de voyageurs

Elle module l'âge d'accès à l'exercice de la profession en fonction de la formation professionnelle reçue et de la nature de l'activité exercée :

- l'âge d'accès est de **21 ans** pour la conduite de véhicules affectés à des services réguliers dont le parcours de ligne ne dépasse pas 50 km lorsque le conducteur a satisfait à une formation professionnelle initiale de 140h ; toutefois ce texte prévoit qu'un Etat membre peut autoriser la conduite de ce type de véhicule avec cette restriction de parcours sur son territoire à partir de l'âge de **18 ans** à condition d'avoir satisfait à une formation professionnelle initiale de 280h.
- l'âge d'accès est de **21 ans** sans restriction lorsque le conducteur a satisfait à une formation professionnelle initiale de 280h ; toutefois chaque Etat membre peut autoriser la conduite de ce type de véhicule sur son territoire à partir de l'âge de **20 ans (**ou 18 ans si le véhicule n'a pas de passager**)** sous réserve d'avoir satisfait aux mêmes conditions de formation.
- l'âge d'accès est de **23 ans** sans restriction à condition d'avoir satisfait à une formation professionnelle initiale de 140h.

Cette directive doit être transposée en droit interne par chacun des Etats membres avant le 10 septembre 2006.

Les travaux de transposition seront engagés prochainement par la DTT et une réflexion sera initiée dans ce cadre avec les professionnels concernés et la DSCR afin d'examiner l'opportunité d'utiliser les ouvertures offertes par la directive en termes d'âge d'accès à la profession, au regard notamment de l'intérêt que représenterait la possibilité pour des jeunes d'accéder au métier de conducteur de transport routier de voyageurs, dans certaines conditions, dès 18 ans.

DTT/TS1

Le dispositif de congé de fin d'activité dans les transports routiers de voyageurs

Le congé de fin d'activité des conducteurs du transport de voyageurs inter-urbain a été institué par les accords du 2 avril 1998 et du 29 mai 1998.

Il est accordé aux conducteurs **âgés de 55 à 60 ans qui réunissent 30 ans de conduite** (dont au moins 25 ans à temps complet) d'un véhicule de transport de voyageurs appartenant à une entreprise entrant dans le champ d'application de la CCNTR (Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport).
Il est financé par une cotisation assise sur la masse salariale des conducteurs à raison de 60% pour la part employeur et de 40% pour la part salarié et par une subvention de l'Etat.
L'Etat prend à sa charge 80 % de l'allocation et les cotisations afférentes pour les bénéficiaires de plus de 57 ans et demi.
Le régime est géré par une institution paritaire créée spécifiquement à cet effet, l'AGECFA-Voyageurs.

Une contrepartie d'embauche a été instituée **: tout départ d'un conducteur en CFA doit être compensé par l'embauche dans les trois mois d'un conducteur de moins de 30 ans en contrat à durée indéterminée et à temps plein.**

Les bénéficiaires reçoivent une indemnisation égale à 75 % du salaire brut moyen revalorisé des 5 dernières années. Il leur est interdit d'exercer toute activité professionnelle.

Le nombre de bénéficiaires, en augmentation régulière, est de 695 au 5 octobre 2004.

Depuis la création de l'AGECFA, 1 125 candidats ont bénéficié d'un CFA.

A la fin 2004, l'âge moyen des bénéficiaires au départ en congé était de 56,15 ans et leur durée moyenne d'exercice du métier de conducteur était de 31, 6 ans.

Selon les dernières projections établies par l'AGECFA, à comportement constant (67% des conducteurs remplissant les conditions demandent à en bénéficier), **le nombre de bénéficiaires augmenterait encore jusqu'en 2006 pour atteindre 750 et se stabiliserait ensuite.**

DTT

L'emploi dans le TRV

Au 1er janvier 2004 (source CPNE)

Nombre total de salariés : 67 866

Nombre total d'entreprises : 2682

Répartition des salariés par taille d'entreprises

341 (12,7%) des entreprises ont un effectif de 50 salariés et plus et emploient 35 569 salariés, soit 52,4 % des salariés du secteur,
1122 (41,8 %) des entreprises ont un effectif de 10 à 49 salariés et emploient 26 824 salariés, soit 39,5 % des salariés du secteur,
1219 (45,5 %) des entreprises ont un effectif de 1 à 9 salariés et emploient 5473 salariés, soit 8,01 % des salariés du secteur.

Les conducteurs représentent 81,3 % des salariés de ce secteur.

Pyramides des âges

La structure par âge des salariés de ce secteur montre que la part des salariés âgés de plus de 50 ans représente 27 % (29 % des conducteurs ont plus de 50 ans et 11,4 % 56 ans et plus).

Féminisation

Les femmes représentent environ 29 % des salariés de ce secteur, dont environ 8 % des conducteurs.

Temps partiel

37,5 % des emplois de conduite dans le TRV sont à temps partiel.
35,6 % des emplois de conduite à temps partiel sont occupés par des femmes.

Ancienneté et mobilité

En 2002, prés de 56 % ont plus de 4 ans d'ancienneté dans l'entreprise. Le taux de rotation du secteur du TRV en 2001 était de 22 %.

Estimation de besoins en matière d'emploi

La profession souffre d'une pénurie de main-d'œuvre dans les métiers de conduite. Elle est confrontée à la réalité du turn-over surtout dans ces métiers. Il s'agit donc pour les entreprises d'attirer des candidats plus motivés pour ce secteur d'activité et notamment pour le métier de conduite, et de fidéliser leur personnel.

Afin de renforcer l'attractivité des métiers du TRV, les partenaires sociaux entendent, au cours de différents chantiers à venir dans le cadre de la négociation de la branche, mieux définir les missions et les responsabilités confiées pour chaque emploi du transport routier de voyageurs, en tenant compte des facteurs d'évolution socioéconomiques et technologiques de ce secteur d'activité (évolution des demandes de transport, liée notamment au développement de l'urbanisation et de la périurbanisation ; développement de partenariats avec des opérateurs de tourisme ; évolution du matériel roulant (électronique embarquée, utilisation du GPS..).

L'accord sur l'aménagement de la réduction du temps de travail et la rémunération des personnels des entreprises du TRV du 18 avril 2002 constitue un des leviers de la modernisation sociale du transport routier de voyageurs et du renforcement de l'attractivité du métier.

Trois mesures ont été adoptées au niveau de la branche pour moderniser la profession depuis l'accord du 18 avril 2002.:

- institution d'une **garantie d'emploi** pour les salariés en cas de perte d'un marché par leur entreprise (accord du 18 avril 2002);
- **revalorisation** des **minima conventionnels** (accord du 24 septembre 2004) et du montant des **indemnités de frais de déplacement** des ouvriers (avenant du 16 février 2004) ;
- définition des **conditions d'emploi des conducteurs en périodes scolaires** (accord du 24 septembre 2004) (garantie annuelle de travail de 550 heures par an pour 180 jours de travail, requalification du contrat de travail en conducteur à temps plein dès lors que le temps de travail effectif atteint 90 % de la durée du travail à temps complet…).

Enfin, il convient de noter que suite à la demande de FO, lors de la dernière commission paritaire (25 janvier 2005), les partenaires sociaux ouvriront en commission nationale d'interprétation et de conciliation de la convention collective nationale des transports routiers (23 février 2005) un **débat sur les conditions de sécurité**, plus particulièrement au regard de l'âge des conducteurs, pour l'exercice des métiers de la conduite.

La formation professionnelle obligatoire des conducteurs du transport routier public interurbain de voyageurs

---

La formation professionnelle qui vise à renforcer la sécurité dans le transport routier et à favoriser l'insertion professionnelle et l'emploi, dans une perspective de développement de la qualité de service et d'amélioration des conditions de travail, est obligatoire depuis 1995 pour les conducteurs salariés du transport routier public de marchandises, en application du dispositif prévu par l'accord collectif de branche du 20 janvier 1995 auquel le décret n° 97-608 du 31 mai 1997 a conféré un caractère réglementaire.

La loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier a prévu, par son article 1er, la généralisation de la formation obligatoire à tous les conducteurs routiers en privilégiant: dans un premier temps, pour les salariés, l'approche conventionnelle.

Dans ce contexte, un accord paritaire conclu le 7 décembre 1999 dans le cadre de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport a instauré, pour les conducteurs salariés du transport routier interurbain de voyageurs, une formation initiale minimale obligatoire (FIMO) de quatre semaines pour les conducteurs entrant dans le métier et une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) de trois jours tous les cinq ans pour les conducteurs en activité.

A l'instar des dispositions adoptées en 1997 dans le transport routier public de marchandises et en accord avec la profession, le dispositif conventionnel de formation professionnelle résultant de l'accord collectif du 7 décembre 1999 a fait l'objet d'un décret en Conseil d'Etat destiné à lui conférer un caractère réglementaire et à prévoir notamment les modalités de contrôle des obligations de formation professionnelle des conducteurs et le régime des sanctions applicables en cas d'infraction à ces obligations.

Ce décret n°2002/747 du 2 mai 2002 (J.O. du 4 mai) instaure également des équivalences entre les formations du transport routier de marchandises et celles du transport routier interurbain de voyageurs, afin de faciliter la mobilité des conducteurs entre ces deux secteurs d'activité. Il prévoit enfin un calendrier de mise en place des obligations de FIMO et de FCOS avec une échéance finale fixée au 1er septembre 2005, date à laquelle tout conducteur salarié du transport public interurbain de voyageurs doit être titulaire selon les cas d'une attestation valide de FIMO ou de FCOS.

Des arrêtés d'application de ce décret sont intervenus pour fixer :

- le programme des formations FIMO et FCOS : arrêté du 17 juillet 2002
- les conditions d'agrément des centres dispensateurs de ces formations obligatoires : arrêté du 10 janvier 2003
- les modèles type des attestations de formation : arrêté du 16 avril 2003

Ce dispositif de formation ne s'appliquant pour le moment qu'aux seuls conducteurs salariés du transport routier public interurbain de voyageurs, son extension à tous les conducteurs des

autres secteurs du transport interurbain de voyageurs (non salariés du transport public et salariés et non salariés du transport privé) sera réalisée par la transposition de la directive 2003/59/CE du 15 juillet 2003 sur la formation des conducteurs qui prévoit une dispositif de formation des conducteurs largement inspiré du dispositif français avec une qualification initiale préalable à l'embauche d'une durée de 280h ou de 140h (au choix des Etats membres) et une formation continue d'une durée de 5 jours tous les 5 ans.
Cette transposition en droit interne de chacun des Etats membres devra être achevée au 10 septembre 2006 pour s'appliquer à compter du 10 septembre 2008 aux conducteurs du transport de voyageurs.

DTT

TRANSPORTS NON URBAINS DE VOYAGEURS PAR AUTOCARS

Réglementation des temps de conduite et de repos (résumé)

- **Règlement CEE n°3820/85 du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.**

Principales dispositions :

Applicable aux conducteurs, salariés ou conducteurs indépendants, conduisant un véhicule pouvant transporter plus de neuf personnes, conducteur compris, sur le territoire d'un Etat membre de l'Union européenne.

Durée de conduite maximale sans interruption: 4 heures 30 minutes.
Interruption minimale de conduite : 45 minutes après 4 heures 30 minutes. Possibilité de remplacer cette interruption par plusieurs interruptions d'au moins 15 minutes chacune, réparties pendant la période de conduite continue ou immédiatement après cette période.

Conduite journalière maximale entre deux repos journaliers ou entre un repos journalier et un repos hebdomadaire : 9 heures. Possibilité d'extension à 10 heures, deux fois par semaine.

Conduite maximale sur deux semaines consécutives : 90 heures.

Repos journalier minimum

En simple équipage, par période de 24 heures : 11 heures consécutives.

Possibilité de fractionnement en 2 ou 3 périodes aux conditions suivantes :

- aucune période ne doit être inférieure à 1 heure ;
- l'une d'elles doit atteindre 8 heures au moins.
- la durée totale du repos journalier est portée à 12 heures.

Possibilité de réduction à 9 heures, 3 fois par semaine. Compensation de la réduction correspondante avant la fin de la semaine suivante.

En double équipage par période de 30 heures : 8 heures consécutives, véhicule à l'arrêt.

Repos hebdomadaire minimal : 45 heures consécutives.

Possibilités de réduction :

- à 36 heures consécutives au point d'attache du conducteur ou du véhicule ;
- à 24 heures consécutives hors du point d'attache du conducteur ou du véhicule.

Compensation de la réduction correspondante avant la fin de la troisième semaine qui suit, prise en un seul bloc rattaché à un autre repos d'au moins huit heures.

Cas particulier : transports occasionnels internationaux de voyageurs. Possibilité de conduire durant douze périodes de conduite journalières consécutives, dans la limite maximale de 90 heures sur deux semaines consécutives ; les repos hebdomadaires correspondant à deux semaines peuvent être pris en bloc la deuxième semaine.

Evolutions en cours

La modification du règlement 3820/85 a fait l'objet d'un accord politique au Conseil transports de juin 2004. Le texte est actuellement en discussion en deuxième lecture au Parlement européen.

Sous réserve de l'issue de la procédure de co-décision, les principales évolutions concernent :

- l'introduction d'une durée de conduite hebdomadaire maximale fixée à 56 heures qui ne peut en aucun cas entraîner un dépassement de la durée maximale hebdomadaire de travail de 60 heures ;
- le fractionnement de l'interruption de conduite, désormais dénommée pause : lorsque l'interruption de conduite est fractionnée, la durée minimale de chaque période de pause est proportionnelle au temps de conduite cumulé au moment où commence la pause ;
- la possibilité de prendre trois repos journaliers réduits de 9 heures sans compensation ;
- une modification du repos journalier fractionné qui ne peut être pris qu'en deux tranches dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la seconde une période ininterrompue de neuf heures au moins ;
- la disparition du repos hebdomadaire réduit à 36 heures au point d'attache du véhicule ou du conducteur : le repos au point d'attache du véhicule ou du conducteur peut être réduit à 24 heures, dont la compensation doit intervenir avant la fin de la troisième semaine qui suit. Toutefois au cours de deux semaines consécutives, le conducteur doit bénéficier d'au moins un repos hebdomadaire normal.
- La disparition de la possibilité de conduire douze périodes journalières consécutives en transport international de voyageurs.

Transports non urbains de voyageurs par autocars

Réglementation de la durée du travail (résumé)

Code du travail modifié par l'ordonnance n° 2004-1197 du 12 novembre 2004 et Décret n° 2003-1242 du 22 décembre 2003 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier de personnes.

Principales dispositions

Durée quotidienne du travail

Durée maximale du travail effectif considérée isolément : 10 heures. Elle peut être portée à 12 heures une fois par semaine.

Peut être portée à 12 heures une seconde fois par semaine, dans la limite de six fois par période de douze semaines, si la durée hebdomadaire du travail est répartie sur 5 jours au moins.

Pour un travailleur de nuit : au maximum 8 heures de travail en moyenne par période de 24 heures sur une période de référence définie par convention ou accord collectif étendu ou, à défaut, par décret en Conseil d'Etat pris après consultation des organisations syndicales représentatives.

Pour un salarié appartenant au personnel roulant qui accomplit, sur une période de 24 heures, une partie de son travail dans l'intervalle compris entre 24 heures et 5 heures : 10 heures sauf circonstances exceptionnelles.

Dispositions particulières aux entreprises de transport routier interurbain de voyageurs.

Lorsque l'équipage comprend deux conducteurs, le temps non consacré à la conduite pendant la marche du véhicule par le second conducteur est compté comme travail effectif pour 50 % de sa durée.

Amplitude

- Dispositions générales pour les entreprises de transport routier de personnes :

L'amplitude de la journée de travail est l'intervalle existant entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier immédiatement précédent ou suivant.

L'amplitude de la journée de travail du personnel roulant ne doit pas excéder douze heures. Elle peut être prolongée jusqu'à quatorze heures, sous certaines conditions et avec l'autorisation de l'inspecteur du travail.

Dans le cas d'un équipage composé de plusieurs conducteurs, l'amplitude ne doit pas excéder dix-huit heures.

- Dispositions particulières aux entreprises de transport routier interurbain de voyageurs.

Le décret du 22 décembre 2003 a apporté une modification substantielle pour les entreprises concernées qui, auparavant, étaient soumises à la règle générale énoncée ci-dessus.

Désormais, en l'absence de convention ou accord collectif étendu, l'amplitude de la journée de travail du personnel roulant affecté à un service régulier est de droit de treize heures et peut être portée à quatorze heures sur autorisation de l'inspection du travail.

L'amplitude du personnel roulant affecté à un service occasionnel est de droit de 14 heures.

Repos quotidien

Durée minimale : 11 heures consécutives.

Possibilité de dérogation par convention ou accord collectif étendu ou accord d'entreprise ou d'établissement ou, à défaut, par décret.

Pauses

Durée minimale pour le personnel roulant : 30 minutes si le temps total de travail quotidien est supérieur à six heures, 45 minutes s'il est supérieur à neuf heures.

Possibilité de subdiviser ces pauses en périodes d'une durée d'au moins quinze minutes chacune.

Ces dispositions ne peuvent avoir pour effet de réduire les pauses dues à raison du temps de conduite en application du règlement 3820/85 du 20 décembre 1985.

Evolutions envisagées dans le cadre de la transposition des directives sur le temps de travail

La transposition des directives européennes sur le temps de travail a été effectuée, pour la partie législative, par l'ordonnance du 12 novembre 2004 qui a modifié le code du travail.

Elle sera complétée par des décrets d'application et la modification du décret du 22 décembre 2003 qui doit être mis en cohérence avec les nouvelles dispositions législatives :

- Fixation, par décret en Conseil d'Etat, d'une période de référence pour le calcul de la durée du travail effectuée par un travailleur de nuit à défaut de convention ou accord collectif étendu ;
- Fixation, par décret en Conseil d'Etat, des modalités d'application des dispositions du code du travail en matière de repos hebdomadaire ;
- Mesures d'application, par décret, des dispositions du code du travail relatives à l'organisation de la durée du travail sous forme de cycles, à la période de référence servant au décompte des heures supplémentaires et à la détermination du droit à repos compensateur sans que cette période soit supérieure à trois mois, à la durée maximale

hebdomadaire moyenne de travail dans la limite de 46 heures par semaine calculée sur une période de référence de trois mois (pouvant être portée à quatre mois par convention ou accord collectif étendu ou accord d'entreprise ou d'établissement) et aux dérogations au repos quotidien ;

- Possibilité de déroger à l'amplitude de la journée de travail par convention ou accord collectif étendu ou accord d'entreprise ou d'établissement.

Les travaux de rédaction de ces décrets seront réalisés au 1er semestre 2005.

21-02-05

Transports de voyageurs

Contrôles

La situation actuelle

Les contrôles effectués

Le nombre de contrôles de transports de voyageurs varie peu d'une année sur l'autre, tous corps de contrôle confondus :
Nombre de véhicules contrôlés : 43 000 dont 12 000 non résidents.
Nombre d'entreprises contrôlées : 770
Nombre de journées de travail contrôlées sur route : 135 000 dont 36 000 non résidents.
Nombre de journées de travail contrôlées en entreprise : 117 000

Les commissions des sanctions administratives (CSA)

En 2002, le nombre d'entreprises voyageurs convoquées en CSA était de trois sur 75 entreprises marchandises plus voyageurs. Deux d'entre elles ont été sanctionnées. En 2003, 8 entreprises voyageurs sur un total de 113 ont été présentées en CSA, 7 d'entre elles ont été sanctionnées.

La pesée des véhicules

Actuellement il n'y a aucune pesée effectuée sur les véhicules de transport de voyageurs, sauf en cas de surcharge manifeste.

Les évolutions

La formation des contrôleurs

La réglementation sur les transports de voyageurs est complexe et d'application difficile. Un certain nombre de contrôleurs oublient plus ou moins rapidement ce qu'ils ont pu apprendre lors de la formation post-concours (par manque de pratique ?). La DTT a donc mis en place un module de formation continue sur les transports de voyageurs.

La pesée des véhicules

Les modalités actuelles de pesées (pesage statique) ne permettent pas de peser un grand nombre de véhicules. Aussi la DTT s'est-elle engagée dans la recherche d'autres moyens, notamment le pesage dynamique par installation dans la chaussée de barreaux piézo-céramique, couplés à une caméra haute définition. Le système permet ainsi, sans arrêter ni

ralentir le véhicule, de connaître son poids par essieu et donc son poids total, ainsi que sa vitesse instantanée. Il identifie la catégorie du véhicule, et l'immatriculation de ceux qui sont en infraction par rapport à la vitesse et aux poids.

Un tel système a deux objectifs :

1. présélection de véhicules présumés en surcharge ou en excès de vitesse, pour opérer un contrôle approfondi sur une aire de contrôle située en aval (pesage statique ou pesage à basse vitesse, contrôle d'un éventuel dysfonctionnement du limiteur de vitesse, etc.) ;
2. présélection des entreprises infractionnistes (identification de l'entreprise utilisatrice du véhicule en infraction et transmission aux DRE pour un contrôle éventuel en entreprise ou pour élaboration des plans régionaux de contrôle).

La mise en place de dix installations va commencer dès cette année, suivies de trente autres dans les trois ans qui viennent (à l'horizon 2008).

Le chronotachygraphe

Le nouveau chronotachygraphe numérique devrait diminuer sensiblement l'utilisation d'attestations de repos frauduleuses. Par ailleurs, les informations enregistrées seront plus difficilement falsifiables. A terme, les périodes contrôlées pourront être plus importantes, ce qui devrait permettre un contrôle en entreprise plus complet et plus efficace.

La coopération européenne

L'importance du trafic international voyageurs nécessite une étroite collaboration entre les différents pays concernés. C'est ce qu'ont commencé à faire les dix pays actuellement membres d'Euro Contrôle Route (fiche jointe), organisation au sein de laquelle la France est très active. Chaque année, les pays membres d'ECR organisent des contrôles communs et coordonnés et se transmettent mutuellement des informations sur les entreprises infractionnistes. Tous les ans, une partie de contrôles ciblent spécifiquement les transports de voyageurs.

DTT/TR3
21-02-05

Arrangement administratif entre la France, les trois pays du Benelux, l'Allemagne, l'Irlande, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Autriche et la Pologne

---

Les ministres chargés des transports de la Belgique, du Luxembourg, des Pays-Bas et de la France ont signé le 5 octobre 1999 à Luxembourg, en marge du Conseil transports, un arrangement administratif entre les services de contrôle des transports routiers, qui a été également signé par l'Allemagne en avril 2001, par l'Irlande en octobre 2001, par le Royaume-Uni en avril 2002 et par l'Espagne en juillet 2002. Il a également été signé par l'Autriche et la Pologne le 7 octobre 2004 à Luxembourg, en marge du Conseil transports.

Cet arrangement administratif crée une instance appelée "Euro Contrôle Route", présidée successivement pour 6 mois par les représentants des pays participants, et dont le secrétariat est assuré par le Secrétariat Général du Benelux.

Il affirme la volonté d'une étroite coopération entre les pays signataires dans le domaine du contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs, et prévoit :

- des échanges systématiques d'informations sur les entreprises infractionnistes ;
- l'organisation de contrôles communs et coordonnés ;
- le développement de programmes communs de formation des agents des services de contrôle ;
- la promotion des échanges transfrontaliers d'expériences ;
- des échanges d'informations sur les nouveaux développements technologiques ;
- une concertation renforcée entre les pays participants, avec prise d'initiatives communes et, dans toute la mesure du possible, prises de positions communes.

D'autres pays ont manifesté leur intérêt pour Euro Contrôle Route. Ils sont susceptibles d'y être accueillis, dès lors qu'ils sont membres de l'Union européenne ou de l'espace économique européen, ou bien que leur adhésion à l'Union européenne a été acceptée. La Roumanie participe actuellement aux réunions en qualité d'observateur.

Fiche « réglementation technique des véhicules »

Remarques préalables :

- la réglementation technique des véhicules résulte aujourd'hui de dispositions communautaires (directives) et internationales (règlements de Genève). De ce fait il n'est plus possible d'évoluer dans un dispositif franco-français et toute proposition crédible doit faire l'objet d'une large majorité favorable ;

- toute mesure liée au véhicule lui-même peut générer des conséquences sur d'autres dispositifs liés à la sécurité (renforcement de la structure et évolution du type de ceinture de sécurité, mode d'issue de secours et sécurité des passagers, …) et il est nécessaire de s'appuyer sur les expertises internationales

- toute évolution réglementaire ayant une incidence sur le nombre de places, a un coût qu'il convient également de prendre en compte dans la réflexion.

Dans ce contexte à multiples contraintes, les évolutions récentes et les perspectives d'évolution pour l'avenir sont les suivantes :

Dispositions importantes prises récemment :

- directives 96/36/CE, 96/37/CE et 96/38/CE: ces trois directives qui concernent les ancrages, les sièges et les ceintures ont été transposées en droit français rapidement, par arrêté du 6 décembre 1996, avec application obligatoire. Ceci afin de permettre d'avoir le plus rapidement possible un parc de véhicules équipé en ceintures de sécurité, et donc de pouvoir en imposer le port dans un délai assez court.

- directive 2000/8/CE : il s'agit de la directive relative aux réservoirs introduisant des compléments en matière de sécurité pour les réservoirs en matière plastique. La transposition de cette directive par arrêté du 27 novembre 2000 a rendu obligatoire les nouvelles caractéristiques de ces équipements.

- directive 98/12/CE : il s'agit de la directive prévoyant des évolutions importantes en matière de freinage. En particulier, la transposition de cette directive par arrêté du 27 novembre 2002 modifiant l'arrêté du 18 août 1955 a rendu obligatoire l'équipement des véhicules de transport en commun du dispositif anti-bloqueur de roues (ABS).

- directive 2001/85/CE: il s'agit de la directive particulière relative à l'aménagement des véhicules de transport en commun. Cette directive fixe les dispositions techniques propres aux véhicules ainsi que des dispositions destinées à faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite.
Cette directive, d'application optionnelle, a été transposée à minima par l'arrêté du 12 mai 2003 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982. Cette transposition permet d'appliquer les dispositions techniques soit de la directive soit de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié.

- directive 2002/27/CE: cette directive, qui traite des masses et dimensions, fait passer la longueur maximale des autobus ou autocars de 12 à 13,5 mètres pour les véhicules à 2 essieux et à 15 mètres pour les véhicules à 3 essieux. Cette disposition très attendue par l'ensemble de la profession à été transposée par décret nº 2003-468 du 28 mai 2003 modifiant l'article R.312-11 du code de la route.

Cette mesure permet de favoriser les véhicules « longs » plutôt que les véhicules « haut » (double étage) dont les comportements et conditions de conduite sont particuliers et mériteraient d'ailleurs une formation spécifique pour les chauffeurs.

- directive 2003/20/CE: cette directive concerne le port de la ceinture dans les différentes catégories de véhicules. Sa transposition, par le décret nº 2003-637 du 9 juillet 2003 modifiant l'article R.412-1 du code de la route, est extrêmement importante puisqu'elle rend obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les véhicules de transport en commun qui en sont munis. Il s'agit de la suite logique de la transposition des directives 96/36/CE, 96/37/CE et 96/38/CE ayant rendue obligatoire l'installation des ceintures sur ces véhicules.
Cette directive prévoit également l'information des usagers sur l'obligation du port de la ceinture de sécurité. Cette disposition, rendue obligatoire par arrêté du 16 décembre 2003 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982, concerne l'ensemble du parc concerné.
En juillet 2003, la part du parc des véhicules concernés était de l'ordre de 20%.
Cette transposition a permis de sensibiliser l'ensemble des utilisateurs et professionnels, certes sur l'importance de la ceinture, mais aussi a mis en évidence l'ensemble des situations non munis de ceintures (strapontins, sièges longitudinaux, couchettes, …).

- conséquence directe de la transposition de la directive 2003/20/CE: l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié prévoit la possibilité, sous certaines conditions, de transporter 3 enfants sur une banquette prévue pour 2 adultes. Il s'agit de la règle dite des « 3 pour 2 » permettant d'accroître la capacité du véhicule dans le cadre des ramassages scolaires.
Pour les véhicules munis de ceintures, il était désormais exclu de transporter 3 enfants non ceinturés en lieu et places de 2 adultes ceinturés.
En conséquence, l'arrêté du 1er août 2003 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982 a supprimé cette configuration et, pour le parc existant, dans les 6 mois qui ont suivi, cette configuration a été supprimée de l'ensemble des autorisations de mise en circulation (carte violette) lors des visites techniques périodiques.

- règlement ONU 110R00 : il s'agit d'une réglementation relative à l'équipement au gaz naturel comprimé des véhicules à moteur. L'arrêté du 14 janvier 2004 a rendu obligatoire l'application de ce règlement.

- arrêt des fabrications de véhicules destinés au transport exclusif d'enfants, sans ceintures : Dans la logique de la politique relative au port de la ceinture, la configuration de transport en commun exclusif d'enfants sur des sièges de dimensions adaptées (30cm au lieu de 43 cm minimum) mais non munis de ceintures de sécurité réglementaires (les directives « ancrages / sièges / ceintures » ne couvrent que les configurations adultes) devait être supprimée.
L'arrêté du 11 mai 2004, modifiant l'arrêté du 2 juillet 1982, prévoit l'arrêt des fabrications correspondantes et de la commercialisation de ces véhicules à partir du 1er juillet 2004

- directive 2001/56/CE : il s'agit de la directive relative aux systèmes de chauffage additionnel. Elle introduit des prescriptions en matière de sécurité. La transposition de cette directive par arrêté du 23 août 2004 a rendu obligatoire les nouvelles caractéristiques de ces équipements pour les véhicules qui en sont équipés.

dispositions importantes en cours de traitement :

- directives 2002/85/CE et 2004/11/CE: il s'agit de la mise en œuvre de l'obligation du limiteur de vitesse pour les véhicules de transports en commun de 3,5 à 10 tonnes de PTAC, sachant que ces véhicules au-delà de 10 tonnes de PTAC sont déjà soumis à cette obligation.
Cette évolution doit aboutir rapidement.

dispositions importantes en projet :

- évolutions des directives 96/36/CE, 96/37/CE et 96/38/CE: les travaux remontés au niveau de la Commission ont montré qu'il n'est pas possible d'équiper les sièges disposés latéralement de ceintures de sécurité garantissant le même niveau de sécurité aux occupants que les sièges orientés vers l'avant.
La directive relative aux ceintures de sécurité était jusqu'alors optionnelle pour les autocars, elle devient d'application obligatoire pour tous les états membres (c'est à dire pour les autocars immatriculés pour la première fois dans tous les états membres.). Il s'agit toutefois à ce stade de la position commune du Conseil. Une deuxième lecture du Parlement européen est nécessaire avant adoption.
Pour la FRANCE et la plupart des pays de l'Union (à 15) cela ne change rien puisque cette obligation de ceintures de sécurité dans les autocars avait déjà été rendue obligatoire (arrêté du 5 décembre 1996 modifié le 2 octobre 1997).
Toutefois la nouvelle directive interdira les sièges latéraux (perpendiculaires à la route) dans les autocars, et à terme des dispositions harmonisées devraient être définies pour les systèmes de retenues spécifiques aux personnes handicapées.

- suppression des autres aménagements sans ceintures : comme indiqué ci dessus, la politique du port de la ceinture a mis en évidence l'ensemble des situations sans ceintures de sécurité (strapontins, sièges longitudinaux, couchettes, …).
Des décisions en la matière doivent s'inscrire dans un cadre de la politique des transports et donc être prises après analyse et prise en compte de l'ensemble des conséquences.
A ce titre, l'arrêté du 02 juillet 1982 sera prochainement modifié afin de supprimer la possibilité de transporter occasionnellement plus de 8 passagers (TCPO) dans des véhicules autres que des TCP.

- Application et évolution du règlement 66 : ce règlement qui concerne la résistance de la superstructure des autocars de grande capacité fait l'objet de diverses études afin d'étendre son champ d'application au transport en commun de faible capacité et aux autocars à étages.
Une réflexion est engagée sur l'obligation du respect des prescriptions techniques de ce règlement.

Demandes des partenaires institutionnels :

En complément des points évoqués ci-dessus, certaines évolutions sont souhaitées :

* Utilisation de vitrages latéraux feuilletés :
Cette demande vise à réduire les risques d'éjection des passagers lors du renversement d'un autocar. Il est autorisé d'utiliser de tels vitrages toutefois afin de satisfaire les règles relatives aux issues de secours, les fenêtres de secours doivent pouvoir être ouvertes de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule.

* Suppression des strapontins dans les autocars de petite capacité :
Ce point est déjà évoqué dans ce document

* Contrôle Dynamique de la Trajectoire :
Certains véhicules sont munis d'un dispositif « ESP » qui permet d'améliorer la stabilité des véhicules. La demande vise à systématiser l'installation de cet équipement.
Pour cela, il conviendra de définir le 'Contrôle Dynamique de trajectoire' afin d'en permettre l'homologation. Des travaux sont en cours à Genève.

DSCR - Bureau SR / ER2
Février 2005

Fiche relative au permis de conduire de la catégorie D

1) Définitions : (article R 221-4 du code de la route)

▪ *Catégorie D* :

- véhicules automobiles affectés au transport de personnes comportant plus de huit places assises outre le siège du conducteur ou transportant plus de huit personnes, non compris le conducteur,

  - aux véhicules de cette catégorie peut être attelée une remorque dont le poids total autorisé en charge (PTAC) n'excède pas 750 kilogrammes.

▪ *Catégorie E(D)* :

- ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tracteur entre dans la catégorie D, attelé d'une remorque dont le poids total autorisé en charge (PTAC) excède 750 kilogrammes.

2) Différents modes d'obtention :

▪ *Examen du permis de conduire :*

Pour se présenter aux épreuves du permis de conduire de la catégorie D, le candidat doit être âgé d'au moins 21 ans, être titulaire de la catégorie B et avoir satisfait à une visite médicale d'aptitude à la conduite des véhicules du "groupe lourd". Les exigences minimales pour les examens de conduite sont fixées au niveau communautaire par la directive 2000/56/CE modifiant la directive 91/439/CEE du 29 juillet 1991 relative au permis de conduire. L'examen comporte une épreuve audiovisuelle, une interrogation écrite, une vérification technique du véhicule, un exercice de maniabilité, une interrogation orale (constituée de 3 thèmes : sécurité, signalisation et mécanique) et une vérification des aptitudes à la conduite en circulation.

▪ *Conversion du brevet de conduite militaire :*

La catégorie "transports en commun" dûment attestée sur le volet de conversion d'un brevet de conduire militaire permet d'obtenir, sans nouvel examen, la délivrance de la catégorie D du permis de conduire. Les modalités d'examens du brevet militaire de conduite sont proches de celles du permis de conduire civil.

▪ *Validation d'un titre professionnel :*

Le titre professionnel de conducteur du transport routier interurbain de voyageurs, délivré sous l'autorité du ministre chargé du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, permet d'obtenir sans nouvel examen la délivrance de la catégorie D du permis de conduire. Cette formation qualifiante est complète puisque, au delà de la catégorie D du permis de conduire, elle permet également d'obtenir le diplôme attestant de la réussite à la formation initiale minimale obligatoire (FIMO).

▪ *Echange d'un permis de conduire étranger :*

- délivré par un Etat appartenant à l'Union européenne ou à l'Espace économique européen :

En application du principe de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les Etats membres, un permis communautaire est reconnu sur le territoire français sans limitation de durée autre que celle de la validité mentionnée sur le titre. Son échange n'est donc pas obligatoire sauf si le conducteur, ayant acquis une résidence normale en France, y commet une infraction entraînant une mesure de restriction, de suspension, de retrait, d'annulation du droit de conduire, de retrait de points. Ces permis de conduire sont délivrés, à l'instar du permis français, en application des standards communautaires.

- délivré par un Etat n'appartenant ni à l'Union européenne, ni à l'Espace économique européen :

De tels permis sont généralement reconnus pour conduire sur le territoire français jusqu'à l'expiration du délai d'un an suivant l'acquisition de la résidence normale en France de son titulaire. Pendant cette année de reconnaissance, la personne titulaire d'un permis non communautaire doit en solliciter l'échange contre le permis français. Cet échange est notamment possible que s'il existe un accord de réciprocité avec l'Etat ayant initialement délivré le permis.

Sur la base des informations transmises par le Ministère des affaires étrangères, est établie une liste des Etats procédant de manière réciproque à l'échange du permis français. Actuellement ces accords existent avec un peu plus de 120 Etats pour lesquels les modalités de délivrance des catégories du permis de conduire ne conditionnent pas la conclusion desdits accords. C'est ainsi que l'échange des "catégories lourdes" est possible avec des Etats délivrant les catégories du permis de conduire selon des modalités très inférieures aux standards européens ou ne possédant pas de système de formation. Une réflexion est actuellement en cours pour examiner l'opportunité de poursuivre l'échange des "catégories lourdes" qui seraient délivrées par certains Etats sans une vérification minimale des aptitudes du conducteur.

3) Visite médicales :

Les candidats ou conducteurs titulaires du permis de conduire de la catégorie D sont soumis à un examen médical initial puis périodique relevant des normes médicales du groupe 2 dit "groupe lourd", prévues par l'arrêté du 7 mai 1997 fixant la liste des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire ainsi que des affections susceptibles de donner lieu à la délivrance de permis de conduire de durée de validité limitée.

Cette visite médicale qui était auparavant effectuée par les médecins membres de la commission médicale départementale fait l'objet d'une expérimentation afin de transférer ces visites dans des cabinets de médecins de ville agréés par les préfets. Cette expérimentation, dont le bilan est positif, a été étendue à l'ensemble du territoire début 2003 et la publication des textes réglementaires nécessaires pour sa mise en place effective interviendra dans le courant de l'année 2005.

Cet examen médical est subi avec la périodicité suivante :

- tous les 5 ans pour les conducteurs de moins de 60 ans,
- tous les 2 ans pour les conducteurs dont l'âge est compris entre 60 et 76 ans,

- tous les ans pour les conducteurs ayant dépassé l'âge de 76 ans.

Lors du dernier CISR du 24 janvier 2005, il a été décidé de porter la périodicité à 1 an pour les conducteurs ayant plus de 60 ans.

4) Restriction de validité :

Depuis le 1er octobre 1970, le permis de conduire de la catégorie D est délivré avec une restriction limitant le conducteur à un rayon de 50 kms autour du point d'attache du véhicule si ce dernier comporte plus de 15 places conducteur compris.

Cette restriction de validité est levée si le conducteur satisfait à l'une des conditions suivantes :

- le conducteur est titulaire d'un CAP, BEP ou titre professionnel dont la liste est fixée par un arrêté du 13 juin 1990 portant application de l'article R 222-8 du code de la route,
- le conducteur justifie d'une expérience de conduite d'au moins 5000 kms durant un an, effectués dans un véhicule pour lequel la catégorie D est exigée,
- le conducteur justifie d'une expérience de conduite dans un véhicule de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes, durant un an.

DR

16-02-2005

La démarche SURE
"Sécurité des usagers sur les routes existantes"

La démarche SURE a été élaborée pour donner suite à la décision prise par le gouvernement lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 25 octobre 2000. Elle fait l'objet d'une circulaire ministérielle du 1er septembre 2004.

A la différence des projets routiers neufs pour lesquels le respect des règles techniques garantit la sécurité de l'infrastructure, le réaménagement du réseau routier existant est mené avec l'objectif de suppression des points singuliers ou des hétérogénéités que l'usager perçoit mal.

La démarche SURE n'est pas une démarche révolutionnaire dans son concept puisque ce dispositif reprend des principes déjà déclinés, par exemple pour l'élaboration des PRAS, mais elle a pour but d'amplifier l'action déjà engagée, en systématisant les études et en se donnant les moyens d'identifier les solutions les plus pertinentes. Elle a conduit en fait à moderniser et rationaliser la méthodologie mise en œuvre dans le cadre des PRAS pour une plus grande efficacité.

La démarche SURE a vocation à être mise en œuvre à toutes les échelles : au moyen d'interventions lourdes mais aussi au travers d'aménagements ponctuels permettant de réagir rapidement, le cas échéant provisoirement. Dans un premier temps, elle ne s'applique pas cependant au milieu urbain dense.

Elle peut être appliquée à l'ensemble du réseau routier français mais, comme toutes les méthodes élaborées sur l'initiative de l'Etat, elle ne sera obligatoire que sur le réseau national qui doit servir d'exemple. Les services de l'Etat seront donc les premiers à la mettre en pratique pour en éprouver la pertinence puis la porter auprès des collectivités territoriales, soit par transfert de connaissances (voire de compétences), soit dans le cadre de prestations d'ingénierie publique.

La méthode proposée pour améliorer la sécurité du réseau existant possède les caractéristiques suivantes :

- elle fonctionne aussi bien pour le traitement de zones d'accumulation d'accidents que pour celui de l'accidentologie diffuse ;
- elle recherche une cohérence des aménagements de sécurité en intervenant par itinéraire pour éviter de réaliser des aménagements successifs incompatibles entre eux ;
- elle est fondée sur la compréhension des dysfonctionnements réels et spécifiques à chaque voie (par l'analyse détaillée du déroulement des accidents qui se sont effectivement produits) dans le but de leur apporter une solution réaliste ;
- elle permet d'établir des priorités entre les actions à mener sur le réseau, en fonction du gain escompté ;
- elle sera mise en œuvre en commençant par des itinéraires ou des sections spécifiques dont les infrastructures ont le niveau de sécurité le moins satisfaisant ;

- elle intègre également une composante centrée sur les caractéristiques de l'infrastructure (par exemple, les obstacles latéraux) qui ont un impact sur la sécurité et sur lesquelles une action corrective est possible et reconnue comme efficace.

La mise en oeuvre de la démarche SURE est l'occasion, enfin, d'associer les administrations routières de l'Etat et celles des collectivités territoriales et d'établir un dialogue à propos de la sécurité routière.

- Les principes de la démarche SURE

La politique de réaménagement du réseau existant doit d'abord être fondée, non pas sur une logique de correction de tous les « défauts » en référence à des normes préétablies mais sur l'objectif d'une **meilleure compréhension de la manière dont la route intervient dans le processus conduisant à l'accident.**

Il s'agit pour les services d'appréhender une nouvelle connaissance de la route : celle de la perception de la route par l'usager. Il faut la décrypter en analysant les caractéristiques de la route existante, son fonctionnement concret et son accidentologie. On peut alors cerner de plus près les véritables facteurs d'insécurité routière et fonder les programmes d'amélioration du réseau sur une bonne compréhension du fonctionnement réel de l'infrastructure et des pièges qu'elle recèle. Cette approche a l'avantage de s'appliquer à l'ensemble du réseau routier, quelle que soit son hétérogénéité, de l'autoroute de conception récente à la voie communale aux caractéristiques plus aléatoires, héritage de l'histoire.

Beaucoup de routes anciennes présentent des caractéristiques différentes de celles retenues pour les projets actuels mais elles ne sont pas pour autant dangereuses car, bien souvent, leurs défauts sont parfaitement bien perçus – et en temps utile – par les usagers qui adaptent alors sans difficulté leur façon de conduire. C'est le cas, par exemple, des routes de montagne.
En revanche, les points singuliers qui ont pour effet de surprendre sont particulièrement dangereux. C'est le cas, par exemple, des virages dont la courbure augmente soudainement.

- Une approche thématique complémentaire

Si la caractéristique essentielle de la démarche SURE est de fonder les propositions d'aménagement sur la compréhension du fonctionnement réel de l'infrastructure à partir d'une analyse des accidents, elle intègre aussi, dans une deuxième étape, une approche complémentaire permettant d'identifier les facteurs de risques reconnus même s'ils ne sont pas intervenus dans le déroulement d'un accident. C'est le cas notamment des obstacles latéraux fixes, toujours dangereux.

- Une méthodologie complète

Il ne s'agit pas d'appliquer à toutes les routes existantes les règles techniques des projets neufs, ce qui serait extrêmement coûteux et peu efficace, mais **d'aménager les routes où l'accidentalité est anormalement élevée.**

La méthode consiste, en partant d'un diagnostic précis de l'accidentalité, à définir les actions à mettre en œuvre prioritairement en privilégiant les solutions pragmatiques relevant non seulement de l'aménagement mais aussi de l'entretien et de l'exploitation de la route.

De l'analyse des enjeux de sécurité à la réalisation puis à l'évaluation des actions d'amélioration de l'infrastructure, une méthodologie complète est proposée dans le cadre de la démarche SURE.
Elle se développe en quatre étapes :

- **une étude d'enjeux**, fondée sur l'analyse de l'accidentalité, permet d'identifier les itinéraires sur lesquels celle-ci est anormalement élevée ;
- **une étude de diagnostic**, fondée sur l'analyse des procès verbaux d'accidents, permet d'analyser les dysfonctionnements possibles grâce à un examen fin des accidents puis de proposer les pistes d'action les plus pertinentes ;
- **l'élaboration d'un plan d'action, l'étude et la réalisation des actions** d'amélioration les plus efficaces compte tenu des moyens mobilisables aux différentes échelles de temps ;
- **l'évaluation des actions**, réalisée systématiquement, et leur adaptation si nécessaire (retour sur évaluation).

La méthodologie mise en place permet de définir des aménagements cohérents pour l'ensemble d'un itinéraire et d'éviter ainsi les problèmes de lisibilité que soulèvent des aménagements ponctuels.

Un **guide du management** et des **guides techniques** couvrant chacune des phases de la démarche sont élaborés par le Comité technique de SURE ; ils seront mis en ligne sur le site Internet du SETRA : www.setra.equipement.gouv.fr

- Le calendrier de mise en œuvre de la démarche SURE et le dispositif d'accompagnement en formation

La méthode consiste, dans une première phase, à hiérarchiser les gains de sécurité envisageables au moyen d'interventions sur l'infrastructure de manière à appliquer la démarche en priorité sur les itinéraires où l'accidentalité est la plus élevée.

Elle est expérimentée en 2004 sur 15 itinéraires pilotes du réseau national actuel sur lesquels les premières actions concrètes seront réalisées en 2005 ; une somme de 6 millions d'euros a été débloquée à cet effet, en complément du budget d'aménagements de sécurité de la direction des routes.

La démarche est étendue à l'ensemble du réseau national non concédé en 2005, en commençant bien entendu par la réalisation des études d'enjeux dont les résultats sont attendus pour la fin du 1er semestre.

Les formations de formateurs (pour la plupart issues des CETE) se sont déroulées en 2004. Les formations des acteurs (intervenants des DDE, DRE et CETE) ont débuté fin 2004 (1ères formations « management ») ; elles se dérouleront sur toute l'année 2005 et jusqu'en 2006. Au total, il est prévu d'organiser une cinquantaine de stages de formation répartis dans les divers CIFP.

- La mise en œuvre de la démarche SURE dans le contexte de la décentralisation

Le transfert aux départements d'une partie du réseau routier national ne doit en aucune façon être à l'origine d'une démobilisation sur cette question ou d'une période de flottement car :

- **quel que soit le gestionnaire du réseau, la cause de la sécurité routière doit passer avant toute autre chose ;**
- **il restera quoiqu'il en soit beaucoup à faire sur le futur réseau de l'Etat : sur les routes bidirectionnelles (qui devraient représenter plus de 50 % du réseau au lendemain des transferts) mais aussi sur certaines routes à 2 x 2 voies ;**

l'Etat déconcentré conservera un rôle essentiel en matière de sécurité routière, notamment au sein des DDE

Le contrôle des entreprises de TRV

Les actions coordonnées de l'inspection du travail des transports :

Depuis 2003 l'inspection du travail des transports a mis en place une politique de pilotage par objectifs au travers d'actions coordonnées. Ces actions comportent des objectifs de moyens et des objectifs de résultats chiffrés qui font l'objet d'un suivi à chaque niveau hiérarchique par la remontée de tableaux de bord.

Pour les années 2005 et 2006 trois actions coordonnées ont été retenues. La première concerne l'application des dispositions conventionnelles et réglementaires applicables au transport routier de personnes, la seconde la promotion de la prévention des risques professionnels dans les entreprises au travers de l'élaboration du document unique et de la prise en compte du risque routier dans la démarche d'évaluation des risques professionnels.

Une dernière action transversale concerne la présence de l'inspection du travail dans les entreprises relevant de son champ de compétence. Elle prévoit un contrôle des entreprises selon une périodicité de 2 ans pour les établissements de 50 salariés et plus, de 2.5 ans pour les établissements de 11 à 49 salariés et de 5 ans pour les établissements de moins de 11 salariés.

La mise en œuvre simultanée de ces trois axes prioritaires doit normalement aboutir au contrôle de la quasi-totalité des entreprises de transports de voyageurs d'ici le 31 décembre 2006 et à un meilleur respect des conditions de travail et d'emploi dans cette activité.

Avec la parution du décret n° 2003-1242 sur le transport routier de personnes et la conclusion d'un accord collectif, le secteur s'est doté d'un nouveau dispositif relatif notamment à la durée du travail, au calcul de la rémunération de ce temps, à la limitation et à l'indemnisation des amplitudes journalières de travail.

Unanimement, les organisations patronales et syndicales du transport routier de personnes ont exprimé la volonté d'une mise en œuvre effective de ces dispositions dans l'ensemble des établissements du secteur et ont souhaité le concours de l'inspection du travail des transports. Une action coordonnée spécifique à ce secteur a donc été décidée par l'inspecteur général en liaison avec les différents échelons hiérarchiques du service.

Par ailleurs, le suivi de la prise en compte du risque routier dans la démarche d'évaluation des risques engagée par les entreprises de TRV permettra de mieux appréhender les actions mises en oeuvre par les entreprises du secteur pour améliorer la sécurité de ses salariés et celle des passagers transportés.

Parallèlement au développement de ces actions coordonnées, un outil d'observation des conditions de travail des conducteurs sera déployé à partir du 1er avril 2005. Cet outil permettra de collecter l'ensemble des données issues des analyses des feuilles d'enregistrement des conducteurs de TRM et de TRV et, dans un futur proche, des données du chronotachygraphe électronique.

Nous pourrons ainsi observer l'évolution des temps de service des conducteurs de TRV (durée hebdomadaire et mensuelle), le nombre d'infractions aux temps de conduite et de repos, à la durée quotidienne du travail et à l'amplitude maximale des journées de travail.

Le nombre d'entreprises de transport de voyageurs :

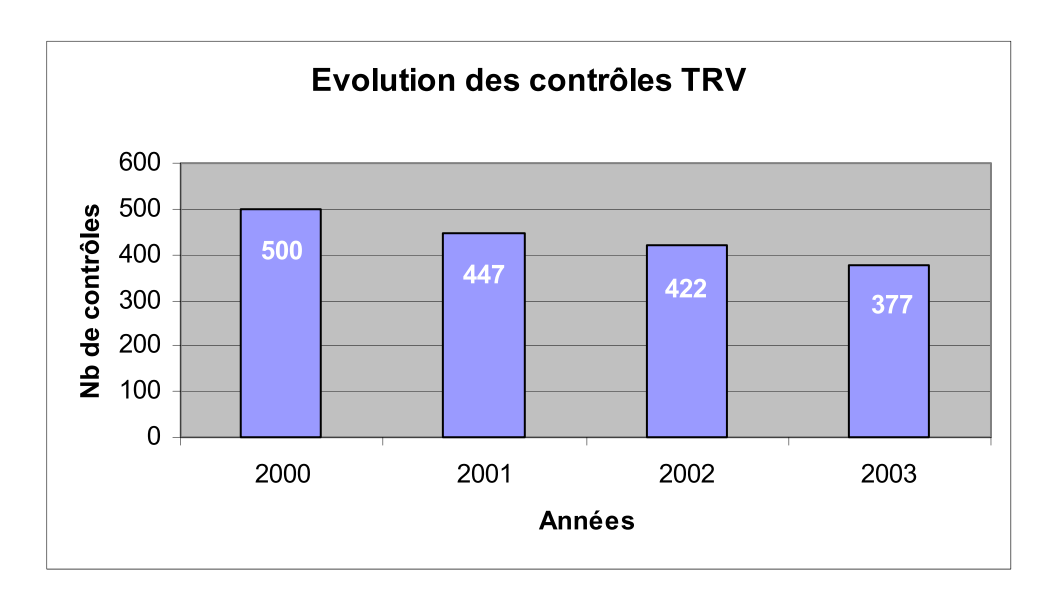
Le rapport annuel d'activité 2003 des services de l'inspection du travail des transports fait apparaître les données suivantes concernant le nombre d'entreprises et de salariés :

Transport routier de marchandises :
31 846 entreprises employant 474 362 salariés ;
dont 1 938 entreprises de 50 salariés et plus.

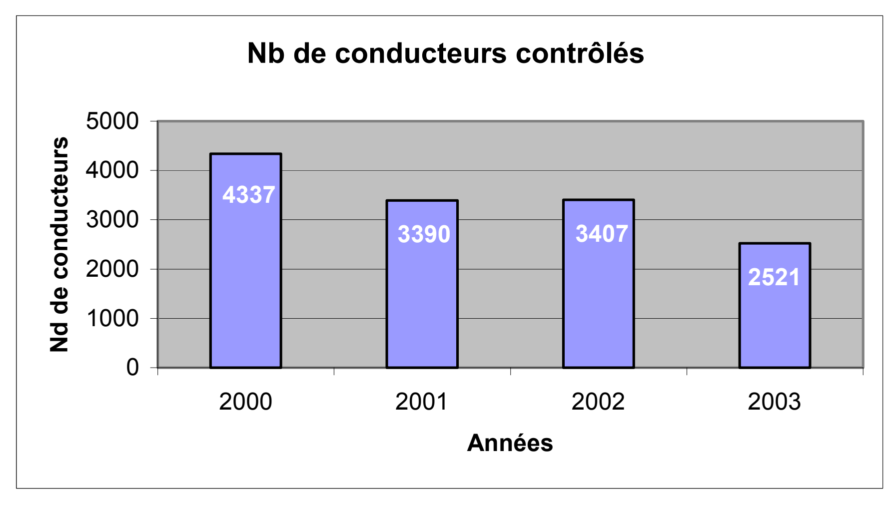
Transport routier de voyageurs :
2 925 entreprises employant 68 722 salariés ;
dont 310 entreprises de 50 salariés et plus employant 35 569 salariés.

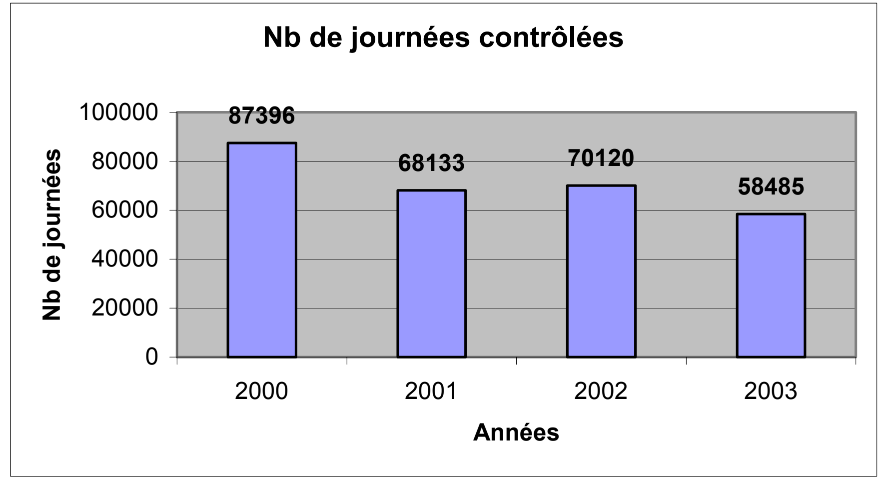
Les statistiques du contrôle des entreprises de TRV par l'inspection du travail des transports :

Les tableaux ci-joints font apparaître les statistiques des contrôles effectués par les agents de l'inspection du travail des transports dans le secteur du transport de voyageurs.

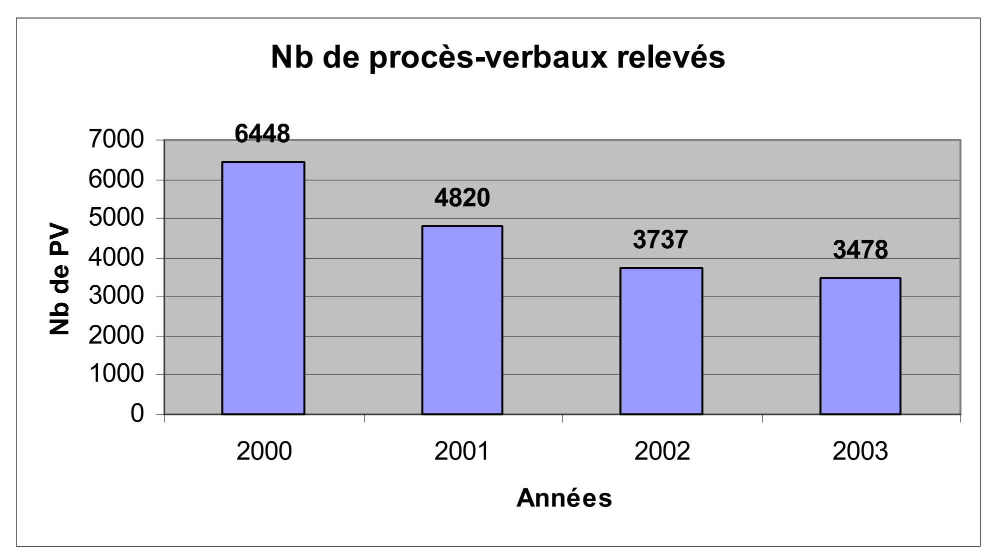


La baisse du nombre de contrôles dans ce secteur d'activité s'explique par l'incertitude liée à l'évolution des textes conventionnels et réglementaires au cours des années 2002,2003 et 2004 et la mise en œuvre d'une action coordonnée spécifique au transport routier de marchandises pour les années 2003 et 2004.





La mise en œuvre de l'action coordonnée sur le transport routier de voyageurs devrait inverser cette tendance.



S'agissant des infractions relevées par procès-verbal, nous ne disposons pas de statistiques fiables sur les suites données par les juridictions aux procédures engagées par les services de l'inspection du travail des transports.

Les commissions de sanction administrative :

Six régions ont réuni une commission de sanction administrative voyageurs. Il s'agit des régions Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire, Ile-de-France et Haute-Normandie.
Le tableau suivant reprend pour chaque région concernée les sanctions obtenues :

Région	Année	Sanction demandée	Décision du Préfet
Lorraine	2002	Retrait temporaire de trois mois de le moitié des copies conformes	Retrait de deux mois des titres de transport
Lorraine	2003	Retrait pour une année de la moitié des copies conformes	Aucune suite donnée
Midi-Pyrénées	2002	Retrait pour 6 mois de 17 titres de transport	Retrait de 10 copies conformes pendant 3 mois
Midi-Pyrénées	2003	Retrait de 4 autorisations de transport pendant 6 mois	Retrait de 4 copies conformes de la licence communautaire de voyageurs pour 6 mois
Midi-Pyrénées	2003	Retrait de 8 copies conformes pendant 6 mois, immobilisation de 3 véhicules pendant 3 mois	Retrait de 8 copies conformes pendant 6 mois, immobilisation de 3 véhicules pendant 3 mois
Pays de la Loire	2002		Retrait définitif de la totalité des copies conformes
Pays de la Loire	2002		Retrait de deux copies conformes pour un an
Ile-de-France	2003	Retrait de 6 mois de la copie conforme de la licence intérieure voyageurs et des 11 copies conforme de la licence communautaire	
Ile-de-France	2004	Immobilisation de tous les véhicules pendant 3 mois et retrait des titres pendant 10 mois	En cours
Haute-Normandie	2001	Retrait de 3 mois des 7 copies conformes et des 3 autorisations de transport occasionnel	Retrait de 3 mois des 7 copies conformes
Haute-Normandie	2003	Radiation du registre	Radiation du registre

IGTT

Février 2005

Le contrôle technique d'un véhicule sur mise en demeure

Les agents de l'inspection du travail des transports sont souvent confrontés à des salariés qui dénoncent l'état de sécurité du véhicule qu'ils conduisent.

Proposition :
Le véhicule étant exclu de la réglementation des équipements de travail du code du travail (article R.233-83-1 IV du code du travail), il serait intéressant de prévoir un dispositif similaire **permettant à un agent de l'inspection du travail des transports, par mise en demeure, de demander une contre-visite d'un véhicule.**

La médecine du travail

Le décret du 28 juillet 2004 marque une étape importante de la réforme de la médecine du travail et concerne directement le suivi médical des conducteurs sur route.

L'examen médical périodique prévu par ce texte concerne les salariés non soumis à surveillance médicale renforcée et sera désormais effectué suivant un rythme porté de un à deux ans. De ce fait, les conducteurs routiers professionnels ne sont plus suivis que tous les deux ans, à l'exception des conducteurs considérés comme travailleurs de nuit qui, depuis la publication de l'ordonnance du 12 novembre 2004, sont soumis à surveillance médicale renforcée.

Or, avant même cette modification réglementaire, en 1997, il avait déjà été envisagé, dans le prolongement des travaux de la commission « Merlet », d'étendre la surveillance médicale spéciale aux conducteurs afin d'accroître à leur égard le suivi par la médecine du travail.

Il me paraît donc opportun eu égard aux conditions de travail particulières de la profession et aux exigences de sécurité routière de réfléchir à l'élargissement d'un tel dispositif à l'ensemble de la population des conducteurs routiers.

L'usage du permis de conduire dans le cadre professionnel (la conduite de véhicule est par excellence un poste de sécurité) nécessite en effet de renforcer rapidement la prévention médicale des conducteurs, du fait de leurs conditions de travail particulières.

Cette classification en surveillance renforcée aurait le mérite de maintenir la visite systématique de médecine du travail à un rythme annuel et imposerait en outre que la visite d'embauche ait lieu avant sa prise de poste.

Elle peut être mise en œuvre :

- soit par décret pris en application de l'article L. 231-2 du code du travail (article R. 241-50 1° du code du travail)
- soit en modifiant l'arrêté du 11 juillet 1977 toujours en vigueur, comme cela a été fait pour les salariés de la collecte et du traitement des ordures ménagères.

Dans les deux cas, ces modifications se feraient sous l'égide du ministère du travail.

La deuxième solution semble devoir être privilégiée compte tenu de sa simplicité de mise en œuvre.

note à l'attention de

Mesdames, messieurs, les subdivisionnaires
de l'inspection du travail des transports

Mesdames et messieurs les directeurs régionaux
(pour information)

Messieurs les contrôleurs généraux
(pour information)

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire,
du Tourisme
et de la Mer

Inspection générale
du travail
des transports

La Défense, le 04 février 2005

objet : Alcoolémie.
référence : MP/MG/NDS-2005-005
affaire suivie par : Michel Pantel - IGTT
tél. 01 40 81 70 09, fax 01 40 81 70 16
mél. Michel.Pantel@equipement.gouv.fr
intranet : http://intra.ac.i2/igtt/igtt

Mon attention a été appelée sur des difficultés apparues à l'occasion de l'examen par les subdivisionnaires des règlements intérieurs d'entreprises sur les dispositions relatives au contrôle de l'alcoolémie des salariés.

Si la généralisation à l'ensemble du personnel, quelle que soit la fonction occupée, ne paraît pas possible, je vous rappelle que, selon les jurisprudences du Conseil d'Etat et de la Cour de Cassation, les clauses de recours à l'alcootest introduites dans un règlement intérieur sont licites dans la mesure où elles sont réservées à certaines catégories de personnel (salariés occupés à l'exécution de travaux dangereux, préposés à la conduite de machines ou conducteurs de véhicules transportant notamment des personnes) et qu'elles ont pour but de prévenir un risque ou de faire cesser une situation dangereuse.

L'état alcoolique est caractérisé, en ce qui concerne la conduite d'un véhicule, par une concentration d'alcool dans le sang ou dans l'air expiré, égale ou supérieure aux limites figurant dans le tableau ci-après, selon les dispositions de l'article R 234-1 du code de la route :

Concentration d'alcool	**Véhicule de transport en commun**	**Autre véhicule**
Dans le sang	0,20 g par litre	0,50 g par litre
Dans l'air expiré	0,10 milligramme par litre	0,25 milligramme par litre

Je vous demande de veiller tout particulièrement à ce que la question de l'alcoolémie trouve toute sa place dans l'évaluation des risques par le chef d'entreprise notamment dans le cadre de la prise en compte du risque routier.

L'Inspecteur général,

A. GOUTERAUX

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81 70 01
télécopie :
01 40 81 70 16

Mise à la retraite dans les entreprises de transport

RATP :

Le statut de la RATP permet un départ à la retraite des conducteurs de bus à partir de 50 ans. Cependant, l'âge limite de maintien en service est identique à celui applicable pour l'ensemble des agents de la RATP relevant du tableau B (agents d'exploitation).
La mise à la retraite d'office ne peut intervenir pour les conducteurs avant l'âge de 60 ans.

Le statut prévoit par ailleurs le recul de cette limite d'âge en fonction du nombre d'enfants en charge ou de mobilisation sous réserve d'être reconnu en état de continuer à exercer ses fonctions.

Article 7
I - En dehors des cas de réforme prononcée par l'application de l'article 50 du Statut du personnel, l'admission à la retraite peut être prononcée d'office lorsque l'agent remplit la double condition d'âge et de temps de service exigée par les articles 10-§1°, 11 et 12 pour avoir droit à pension d'ancienneté.
Toutefois, pour les agents en fonction avant le 01-01-1942 et qui n'ont pas cessé de présenter les conditions d'aptitude et de capacité requises pour l'exercice de leur emploi, la mise à la retraite d'office ne peut être prononcée avant la date à laquelle elle eût pu intervenir en application du règlement de retraites auquel ces agents étaient précédemment affiliés.
II - Sous réserve des dispositions de l'article 8, l'admission à la retraite est prononcée obligatoirement d'office :
1° - A l'âge de 60 ans, pour les agents qui occupent un emploi classé dans les services actifs du tableau annexe B du règlement
2° - A l'âge de 65 ans, pour les agents qui occupent un emploi classé dans les services actifs du tableau annexe A ou dans les services sédentaires
III - La condition d'âge visée au paragraphe I pour l'admission d'office à la retraite est reculée de deux ans pour les agents des cadres des services actifs

Article 8
La mise à la retraite d'office prévue à l'article 7 est reculée :
- d'une année par enfants à charge, sans que la prolongation d'activité résultant de cette mesure puisse être supérieure à 3 ans, la notion d'enfant à charge étant celle qui est définie par les lois et règlements en vigueur pour l'attribution des prestations familiales;
- d'une année pour tout agent qui, à l'âge de 50 ans, était père (ou mère) d'au moins trois enfants vivants sans toutefois que cet avantage puisse se cumuler avec celui prévu au paragraphe précédent;
- d'une année par enfant mort pour la France en faveur de tout agent ascendant d'un ou plusieurs enfants décédés dans ces conditions. Cet avantage ne peut se cumuler, au titre d'un même enfant, avec la prolongation d'activité prévue aux deux alinéas précédents;
- d'un temps égal à celui de leur mobilisation pour les agents qui, dégagés de toute obligation militaire, ont contracté un engagement pour la durée de la guerre dans une arme combattante;
- d'un temps égal à la durée des bonifications d'avancement restées non utilisées pour les agents anciens combattants des guerres 1914-1948 et 1939-1945 dont les services de guerre n'auraient pas été décomptés en entier pour leur avancement suivant la réglementation en vigueur, sans que le recul puisse excéder la durée des bonifications restées non utilisées;

- d'un temps égal à la durée de leur séjour dans une unité combattante pour les agents dont le dossier militaire ou administratif fait apparaître que, affectés à une arme combattante, ils y ont été mobilisés dans une formation non combattante, ils ont été, sur leur demande, affectés à une arme combattante.
Seul peut bénéficier des dispositions du présent article l'agent qui en fait la demande et qui est reconnu en état de continuer à exercer ses fonctions.

Code de l’aviation civile :

Le personnel navigant de l'aéronautique civile (pilotes et co-pilotes) ne peut exercer aucune activité en qualité de pilote ou de copilote dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante ans (article L.421-9 du code de l’aviation civile).

Article L.421-1

La qualité de navigant professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération :
Le commandement et la conduite des aéronefs (section A) ;
Le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef (section B) ;
Le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes (section C) ;
Les services complémentaires de bord comprennent, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien (section D).

Article L.421-9

Le personnel navigant de l'aéronautique civile de la section A du registre prévu à l'article L. 421-3 ne peut exercer aucune activité en qualité de pilote ou de copilote dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante ans. Le personnel navigant de l'aéronautique civile de la section D du registre prévu au même article ne peut exercer aucune activité en qualité de personnel de cabine dans le transport aérien public au-delà d'un âge fixé par décret. Toutefois, le contrat de travail du navigant n'est pas rompu du seul fait que cette limite d'âge est atteinte sauf impossibilité pour l'entreprise de proposer un reclassement dans un emploi au sol ou refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est offert.

Au niveau international, les règles de l’OACI limitent à 60 ans les commandants de bord et recommandent une limitation à 60 ans pour les co-pilotes.

Air France :

Air France applique les règles du code de l’aviation civile pour ses pilotes et co-pilotes.

SNCF :

Tout agent atteignant l'âge de 60 ans doit obligatoirement être mis à la retraite (article 11 du règlement RH0043).

Par ailleurs, la SNCF peut, de sa propre initiative, mettre d'office à la retraite un agent remplissant les conditions fixées par le règlement des retraites (article 43 du règlement RH0360).
Pour cela, le conducteur devra être âgé de 50 ans et compter au moins25 années de services valables. Si cette dernière condition n'est pas remplie, la SNCF pourra le mettre d'office à la retraite lorsqu'il atteindra l'âge de 55 ans.

Article 42. Règlement RH0360 (ex PS 10 D)
Admission à la retraite normale sur demande de l'agent
L'agent peut demander son admission à la retraite lorsqu'il compte 25 années de services valables et remplit les conditions d'âge définies à l'article 7 du Règlement de Retraites de la SNCF.

Article 43. Règlement RH0360 (ex PS 10 D)
Admission à la retraite normale sur l'initiative de la SNCF
La SNCF peut, de sa propre initiative et dans les conditions fixées par le Règlement PS 15, mettre d'office à la retraite tout agent qui remplit les conditions d'âge et de durée de services valables prévues à l'article 42 ci-dessus.
Tout agent encore en service lorsqu'il atteint l'âge limite de maintien en activité tel qu'il est défini au Règlement PS 15, doit être obligatoirement mis à la retraite au premier jour du mois suivant celui au cours duquel il atteint cet âge.

Article 11. Règlement RH0043 (ex PS 15)
Tout agent atteignant l'âge de 60 ans doit obligatoirement être mis à la retraite au premier jour du mois suivant celui au cours duquel il atteint cet âge
Cet âge limite est, le cas échéant, majoré de six mois par enfant à charge continuant d'ouvrir droit aux prestations familiales légales ou supplémentaires dans la limite de douze mois.
Des dérogations peuvent également être accordées dans la limite de un an par les Directeurs des Régions (ou par le Directeur Général adjoint pour les organismes de la Direction Générale).
Ne peuvent cependant bénéficier de ces dérogations que les agents dont le départ entraînerait un recrutement. Par ailleurs, les intéressés ne sont maintenus en service que si leur manière de servir donne toute satisfaction et s'ils continuent à remplir les conditions d'aptitude physique exigées pour l'emploi qu'ils occupent.
En ce qui concerne les agents admis tardivement au cadre permanent, notamment au titre de la législation sur les emplois réservés, ou dont la carrière comporte une interruption et qui, de ce fait, ne remplissent pas, à l'âge limite visé ci-dessus, la condition de durée de services nécessaire pour l'ouverture du droit à pension normale ou à pension proportionnelle, l'âge limite de maintien en service peut exceptionnellement, sous réserve des possibilités du service et à condition que les intéressés aient conservé les aptitudes physiques et professionnelles nécessaires, être reculé jusqu'à ce que cette condition soit remplie et au plus tard jusqu'à 65 ans maximum.
En aucun cas, l'application de l'une des dispositions du présent article ne peut avoir pour effet de faire différer l'admission à la retraite au-delà du premier jour du mois suivant leur

soixantième anniversaire pour les agents dont le droit à pension d'ancienneté s'ouvre à 50 ans et dont la liste figure à l'article 7 du Règlement de Retraites de la SNCF.

Article 7 Règlement des retraites de la SNCF (RH0828) :
Du droit à la pension d'ancienneté (retraite normale)
Tout agent quittant la SNCF a droit à une pension de retraite et peut en demander la liquidation lorsqu'il a au moins 25 années de services valables pour la retraite et atteint l'âge de :

- *50 ans, s'il est aide-conducteur, conducteur de manœuvre et de parcours principal, conducteur de ligne élève, conducteur de ligne ou conducteur de ligne principal ou si, remplissant d'autres fonctions, il compte au moins 15 années d'affiliation dans l'un quelconque des emplois ci-dessus, à l'exclusion de toute période de service accompli à temps partiel ;*
- *55 ans dans tous les autres cas.*

De son côté, la SNCF peut liquider d'office la retraite de tout agent remplissant les conditions indiquées ci-dessus.

IGTT

Le travail illégal

La principale source de travail illégal dans le transport de voyageurs est l'utilisation pour des transports occasionnels de salariés en cumul d'emploi.

En matière de cumul d'emploi il convient de distinguer les salariés du secteur public de ceux du secteur privé. Pour les premiers, le cumul d'emploi est interdit. Des exceptions existent pour des travaux d'ordre scientifique, littéraire ou artistique, d'enseignement (articles L.324-1 et L.324-4 du code du travail).
Pour les seconds, le cumul d'emploi est autorisé dans le respect des durées maximales du travail. Un salarié du secteur privé peut donc cumuler des emplois si la durée journalière cumulée n'excède pas 10 heures et la durée hebdomadaire n'excède pas 48 heures.

Les corps de contrôle doivent mieux coordonner leurs actions pour compléter les contrôles sur route par des contrôles en entreprise. La connaissance de l'identité du conducteur contrôlé sur route au volant d'un véhicule de l'entreprise permet de s'assurer que ce dernier apparaît bien sur le registre unique du personnel et que l'entreprise a bien accompli toutes les démarches sociales et fiscales concernant l'embauche de ce salarié.

En matière de cumul d'emploi, le contrôle de l'entreprise de transport ne permet pas de connaître l'identité d'un éventuel autre employeur. Il appartient à chaque employeur de s'assurer que ses salariés respectent les limites fixées par le code du travail en matière de cumul d'emploi.
Seul un croisement des fichiers permettrait de déceler un cumul d'emploi illégal. Cette possibilité ne semble pas pouvoir être autorisée par la CNIL.

IGTT

La situation des entreprises étrangères intervenant sur le territoire français

Le cadre du détachement de salariés d'entreprises étrangères pour exercer une prestation de service sur le territoire français est fixé par la directive européenne 96/71/CE du 16 décembre 1996 transposée en droit français à l'article L.341-5 du code du travail.

La prestation de service réalisée par une entreprise étrangère doit s'effectuer dans le respect de certaines dispositions du code du travail (rémunération conventionnelle, médecine du travail, durées maximales).

Ces dispositions sont difficilement applicables aux opérations de transport, le conducteur n'effectuant une prestation de service que dans le cadre d'un transit ou du cabotage sur des périodes très courtes mais répétées, interrompues par des prestations dans d'autres pays européens. Dans ces conditions, il reste très difficile d'imposer aux employeurs de ces salariés le respect des dispositions en matière de rémunération conventionnelle, de médecine du travail ou de durées maximales du travail.

En revanche, si la prestation intervient de façon permanente, stable et continue sur le territoire français, l'entreprise étrangère se livre à une activité économique durable dans le cadre de son objet social. Elle a une activité comparable à une entreprise française et doit, de ce fait, s'établir en France en créant un établissement. Ses salariés seraient alors soumis à la réglementation française.

Les contrôles sur route doivent permettre de détecter de telles pratiques par l'analyse des feuilles d'enregistrement et des documents de transport. La circulaire du 18 mars 2004 sur le cabotage en transport routier de marchandises prévoit que ces situations doivent être signalées au directeur du travail des transports afin qu'une enquête sur place puisse être engagée.

Le ministère du travail étudie une modification des dispositions relatives au détachement. Le projet n'apporte aucun éclaircissement sur la prise en compte des activités de transport réalisées temporairement par une entreprise étrangère.

Direction du Tourisme

Février 2005

Le classement des autocars de tourisme

Le dispositif de classement des autocars de tourisme répond à l'objectif d'amélioration et de meilleure lisibilité de la qualité de service rendu aux consommateurs.

Les dispositions de l'arrêté du 19 mars 2002 (publié au J.O du 19 avril 2002) relatif au classement des autocars de tourisme, sont applicables :

- à tout transporteur routier de voyageurs, présentant une demande d'habilitation, dans le cadre de la loi du 13 juillet 1992 ;

- dans un délai de 2 ans, aux transporteurs routiers de voyageurs à qui une habilitation a déjà été accordée.

Le classement est exprimé en nombre d'étoiles, variant de 1 à 4, en fonction des équipements de confort de l'autocar concerné.

La grille des normes de classement est celle établie par l'Union des Transporteurs Routiers de Voyageurs (I.R.U.) dans le cadre d'une démarche volontaire des transporteurs, déjà pratiquée en Europe dans une quinzaine de pays dont l'Italie, la Finlande et la Suisse.

L'Union pour le classement des autocars de tourisme (U.C.A.T), organisme agréé par convention avec l'Etat, qui dispose d'une délégation de service public, est chargée :

- d'établir la liste des experts en automobile habilités pour effectuer le rapport de visite en vue du classement des autocars ;
- de rédiger et de vous transmettre le rapport de classement de l'autocar, assorti du rapport de visite ainsi que de son avis (favorable ou défavorable) ;
- de délivrer au transporteur, au vu du certificat de classement, le panonceau correspondant au classement de l'autocar.

Le Préfet est chargé de vérifier si le dossier transmis par l'U.C.A.T permet, après un contrôle sur pièces, de délivrer le certificat de classement conforme au modèle réglementaire.

Au 30 septembre 2004, 3000 autocars, appartenant à 850 entreprises, sont classés ou sur le point de l'être Pour cette année, 600 autocars de tourisme environ, sont concernés par ces nouvelles mesures.

Le projet de modification de la loi du 13 juillet 1992 prévoit d'une part, l'obligation pour ces professionnels du tourisme, de recourir à une entreprise publique de transports de voyageurs, pour toute prestation touristique de transports par autocar et d'autre part, l'obligation pour celle – ci de classifier tout autocar concourant à une activité de tourisme.



Ministère de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer

Mars 2005

LE BUREAU D'ENQUETES SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT TERRESTRE (BEA-TT)

Un nouvel acteur de la prévention contre les accidents en France

Les accidents de transport, avec leur coût humain et leur caractère parfois spectaculaire ou dramatique, nous rappellent que les hommes, les organisations et les matériels restent faillibles malgré les progrès accomplis en matière de sécurité.

Pourquoi des enquêtes techniques sur les accidents ?

Lors de tels accidents, une double démarche d'investigation s'impose : celle de l'enquête judiciaire destinée à identifier les responsabilités et, le cas échéant, à indemniser les victimes ; et celle de l'enquête technique qui vise à prévenir de nouveaux accidents similaires.
L'enquête technique est nécessairement distincte de l'instruction judiciaire. Ses objectifs et ses contraintes ne sont pas les mêmes : le délai d'aboutissement est beaucoup plus court et les informations collectées doivent être rapidement rendues publiques pour justifier les recommandations formulées.
La nécessité de mobiliser rapidement des enquêteurs hautement qualifiés et indépendants, de conserver la mémoire et de valoriser les enseignements tirés, conduisent à confier ces enquêtes à un organisme permanent spécialisé.

L'aboutissement d'un travail de longue haleine

En France, les premiers organismes d'enquêtes techniques ont été créés dans les domaines aérien (en 1946) et maritime (en 1997).
Concernant les transports terrestres, aucune structure équivalente n'avait été mise en place jusqu'à présent. En cas d'accident grave, tel celui de la gare de Lyon en 1988 (56 morts) ou du tunnel du Mont Blanc en 1999 (39 morts), le ministre chargé des Transports constituait une commission d'enquête ad hoc en s'appuyant sur le Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC).
A la lumière de l'expérience acquise par celui-ci, il est apparu nécessaire de donner un statut législatif à ces enquêtes techniques afin de garantir aux enquêteurs l'accès aux sites, aux enregistrements et aux informations couvertes par le secret de l'instruction ou le secret professionnel.
C'est la loi du 3 janvier 2002[3], consécutive au dramatique incendie du Mont Blanc, qui a donné cette base législative aux enquêtes techniques. Elle prévoit que celles-ci seront réalisées par des organismes permanents spécialisés, et que ces organismes pourront bénéficier d'un droit d'accès à tous les éléments utiles à l'enquête, même couverts par le secret de l'instruction judiciaire, le secret médical ou le secret professionnel.
La loi réaffirme aussi les principes d'indépendance des enquêteurs et de publicité du rapport final ; cependant la décision d'engager une enquête technique relève du ministre chargé des Transports.
Le décret du 26 janvier 2004, publié en application de cette loi, crée officiellement le BEA-TT (Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de Transport Terrestre). Celui-ci est désormais l'organisme

---

<u>**1 textes relatifs aux enquêtes techniques après accident ou incident de transport terrestre**</u>
- Titre III de la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques(JO du 4 janvier 2002)
- Décret n°2004-85 du 26 janvier 2004 relatif aux enquêtes techniques sur les évènements de mer et les accidents ou incidents de transport terrestre (JO du 28 janvier 2004)

chargé de ces enquêtes techniques dans le domaine des transports terrestres, à côté de ses frères aînés que sont le BEAair et le BEAmer.
Le BEA-TT, service à compétence nationale, est placé auprès du CGPC. Dès sa création, il dispose de moyens propres pour assurer ses missions et son indépendance. En 2004, l'effectif autorisé est de 10 agents.

Un champ d'activités particulièrement vaste

Les domaines d'investigation du BEA-TT sont très variés.
Son champ d'intervention couvre à la fois les transports ferroviaires, les modes guidés urbains (métro, tramway), les remontées mécaniques, les transports routiers (notamment les poids lourds et les transports publics de voyageurs par car ou autobus), ainsi que les voies navigables, chacun de ces secteurs ayant sa propre réglementation et sa propre logique économique, technique, professionnelle voire culturelle.
Par ailleurs, chaque enquête devra examiner l'événement à traiter sous de multiples facettes, qu'il s'agisse de l'infrastructure, de l'exploitation, du matériel roulant, de la formation des personnels, des aspects médicaux, de la réglementation, etc.
Cette diversité des investigations à mener conduira le BEA-TT à faire appel, en tant que de besoin, à des enquêteurs temporaires et à des experts pour disposer dans chaque cas de toutes les compétences requises.
Enfin le BEA-TT aura à favoriser la diffusion, parmi les principaux acteurs des transports terrestres, des connaissances que lui même ou ses partenaires auront pu acquérir à travers les enquêtes sur accident ou les études qu'ils réalisent; il pourra également engager des études ou recherches dans le domaine de l'accidentologie.

Le BEA – TT est dirigé par Jean-Gérard KOENIG (IGPC), assisté d'Yves BONDUELLE (IGE).

Les enquêtes techniques sur les accidents de transport terrestre depuis 1999

Date	Accident	Mode*	Nb tués	Rapports édités
24.03.1999	Incendie du Mont Blanc	R	39	X
30.08.2000	Métro RATP – Notre Dame de Lorette	TG	0	X
30.10.2000	TER Paris-Laon à Dammartin	F	0	X
31.10.2001	Déraillement d'un TGV à Saubusse	F	0	X
16.06.2002	Barrage-écluse d'Evry sur la Seine	VN	3	X
05.11.2002	Carambolage sur l'A10 à Coulombiers	R	8	X
06.11.2002	Incendie du train Paris-Munich à Nancy	F	12	X
2002	TVR Nancy et Caen	TG	0	X
27.01.2003	Collision de trains à La Biogna	F	2	X
17.05.2003	Autocar à Dardilly sur l'A6	R	28	X
20.09.2003	Incident RER D à Villeneuve Triage	F	0	X
18.11.2003	RN165 à Nivillac (TMD)	R	2	
18.01.2004	Convoi poussé à La Voulte sur Rhône	VN	1	
15.02.2004	Trottoir roulant neige à Val Cenis	RM	1	
05.04.2004	Collision de trains à Saint Romain en Gier	F	0	X
17.04.2004	Electrocution sur caténaire à Saint Nazaire	F	1	X
22.06.2004	Autocar à Ligugé sur la RN10	R	11	
28.07.2004	Bateau «Santina» à l'écluse de Blénod les	VN	0	
29.08.2004	P.A.M.	R	8	
26.08.2004	Carambolage autocar sur A63 à Belin-Beliet	VN	0	
30.08.2004	Convoi « Foehn » à Nogent sur Seine	TG	0	
24.11.2004	Tramway à Rouen	F/R	0	
	Collision entre un corail et un semi remorque à			
	Millau			
15.01.2005	Autocar RN 7 St Martin d'Estréaux	R	0	
16.02.2005	Collision de deux TER à Longueville	F	0	

* F=Ferroviaire ; R=Route ; TG=Transport Guidé ; VN=Voie Navigable ; RM= Remontée Mécanique



Paris, le 28 février 2005

ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du Territoire
du Tourisme
et de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées
Bureau d'enquêtes
sur les accidents de
transport terrestre

-

Note sur une série d'incendies d'autocars

La fréquence des cas d'incendies d'autocars, hors collision, accident corporel ou vandalisme, relevés par le BEA-TT dans les messages de « coupure d'axe » routier diffusés par le CNIR, ont amené à assurer une veille particulière sur ce type de situation depuis fin décembre 2003.

La DGGN et la DGPN ont bien voulu apporter leur concours en demandant à leurs services, à l'occasion de leurs interventions pour gérer les conséquences de ces coupures d'axe routier, d'assurer une remontée systématique vers le BEA-TT des informations minimales permettant de connaître les principales caractéristiques des véhicules incendiés et des causes probables, et ce du 1er juillet 2004 au 30 juin 2005.

Au 28 février 2005, on peut donc dresser la liste suivante des 20 incendies d'autocars dont le BEA-TT a eu connaissance depuis le 23 décembre 2003 :

- le 23 décembre 2003, incendie d'un autocar belge circulant à vide, de marque Mercedes, sur l'autoroute A1, à la hauteur de Roissy en France (sous les pistes de l'aéroport); le feu d'origine moteur y est resté circonscrit et a été rapidement maîtrisé. L'immatriculation du véhicule étant connue, plus de détails sont recherchés par l'intermédiaire des fédérations professionnelles.

- le 9 janvier 2004, incendie d'un autocar italien de marque Kassbörer Setra – S.215, sur l'autoroute A8 après Nice, dans la montée de la Turbie. Le véhicule transportant 45 passagers et 2 conducteurs (transfert vers Naples des voyageurs en provenance d'Algérie, organisé par le Port de Marseille) prend feu dans le moteur (fuite d'une durite de gazole) et est détruit. Cet autocar avait été immatriculé pour la 1ère fois le 12 janvier 1989.

- le 18 janvier 2004, incendie d'un autocar de la Société des Transports Albertvillois se rendant de Lyon-St Exupery à Courchevel, de marque Kassbörer Setra – S 215 – immatriculé depuis le 22 mars 1990, sur l'autoroute A43 à la sortie du tunnel de Dullin ; le feu prend dans le moteur (arrière du véhicule). Lors de la traversée de ce tunnel, le conducteur regroupe ses 37

Tour Pascal B
92055 La Défense cédex
téléphone :
01 40 81 21 83
télécopie :
01 40 81 21 50
e.mail :
yves.bonduelle
@equipement.gouv.fr

passagers à l'avant du car et réussit à sortir du tunnel puis à évacuer ses passagers, ainsi que leurs bagages-dont des skis -se trouvant dans les soutes-avant que le véhicule ne soit détruit par le feu. A noter le sang-froid et les excellents réflexes de ce conducteur, possédant par ailleurs les qualifications requises pour le transport de matières dangereuses. La cause de l'incendie du moteur (ayant fait l'objet d'un échange standard suivi d'une visite technique du 19/12/03) est encore inconnue. Une évaluation du fonctionnement des dispositifs de sécurité du tunnel et des procédures à la charge d'AREA a été réalisée par M. Nourisson – de la mission de contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes – direction des routes.

- le 2 février 2004, incendie d'un autocar de la société Mongelard d'Estavar (66) se rendant de Montarnaud (34) vers Font- Romeu avec 47 enfants et 5 adultes accompagnateurs (classe de neige), sur la RN116 à la hauteur de Canaveilles (66). Après un changement de réservoir, le conducteur a été prévenu par d'autres usagers que de la fumée sortait du moteur; il fait alors évacuer ses passagers et utilise son extincteur à poudre de 2 kg sur le moteur. Avec l'aide d'un routier doté d'une citerne d'eau, il arrive à maîtriser le feu avant l'arrivée des secours. De ce fait, les dégâts ont été circonscrits au moteur. Le car, de marque Scania, avait été immatriculé pour la 1ére fois en 1990.

- le 11 février 2004, un autocar de marque Kassbörer Setra – S 216 HDS - de la société Faure, 1ère immatriculation en avril 1989, a pris feu sur la RN85 alors qu'il y circulait à vide. L'origine du foyer se situe dans le moteur, selon le conducteur la cause en serait une fuite de durite d'alimentation en huile du turbo ; les dégâts sont très importants (la moitié arrière du car a brûlé) .

- le 22 février 2004, un autocar de la société Europ Voyages à Panazol (87) a été détruit par le feu sur l' A 20 prés de Donzenac ; les 36 adolescents qu'il transportait ont pu évacuer sans dommage ce car Renault SFR-1156 X (Iliade – ex FR 1) de 1997 ; la cause de l'incendie a été imputée à une fuite de gas-oil dans le moteur.

- le 6 mars 2004, sur la D 531 à Sassenage (38), un autocar Iveco dont la première immatriculation date de 1998 (type Mines : 742-B-002AA) appartenant à la SARL Janin de Tullin (38) a entièrement brûlé à la suite d'un feu dû à une fuite de gazole dans le moteur ; les 30 enfants transportés pour une classe de neige, leurs 5 accompagnateurs et le conducteur n'ont pas été blessés.

- le 26 mars 2004, sur la RN 2 prés de Soissons un autocar belge de la société Leleux Voyages à Chimay (B) de marque Van Hool –T 915 C de 2001, transportant 36 enfants, 3 accompagnateurs et 2 conducteurs a entièrement brûlé à la suite d'un court-circuit dans un haut-parleur.

- le 10 avril 2004, un autocar Van Hool – Acron de 1991 appartenant aux Cars du Vercors (38) a été détruit par un feu de moteur sur la RN 201 prés de Chambéry où ses 33 passagers britanniques allaient prendre l'avion.

- le 13 avril 2004, sur l'A 7 près de Marseille, un autocar Bova (année ?) de la société des autocars de Provence (13) qui circulait à vide a été détruit par un feu de moteur.

- le 24 avril 2004, un autocar belge circulant avec 46 enfants et leurs accompagnateurs sur la RN 157 à Servon sur Vilaine (35) a entièrement brûlé à la suite d'un feu provoqué par l'éclatement d'un pneumatique ; aucune victime n'a été déplorée (mais tous les bagages ont été détruits).

- le 11 mai 2004 sur l'A 40, un car immatriculé en Suisse depuis 1998 (Mercedes O 350), transportant 24 retraitées, est détruit par un feu ayant son origine dans le moteur.

- le 3 juin 2004 à Montrejeau sur l'A 64, un car italien circulant à vide (Volvo B 12 de 1997), est également détruit par un feu ayant son origine dans le moteur .

- le 9 juin 2004 à Artigues (33) sur la RN 230, un car Renault FR1 de 1990 appartenant à TRANSCOM voyages (33), transportant en périscolaire 46 enfants et 5 accompagnateurs, subit un feu dans le moteur. Grâce à la présence sur place de deux motards des CRS, et à l'arrivée très rapide des pompiers, le feu sera maîtrisé sans autres dommages que dans le moteur ayant son origine dans le moteur.

- le 12 juillet 2004 à Coudekerque (59), un car Mercedes O 405 à motorisation fonctionnant au GNV de la société STDE, mis en circulation en 2000, se déplaçant sans passagers, a tout l'arrière très endommagé par un feu trouvant son origine dans le moteur. Les recherches menées ici ont permis de connaître deux autres cas d'incendies identiques antérieurs sur le même type de véhicule consommant du GNV. Le constructeur et la DSCR devaient se rencontrer pour définir les moyens d'éviter le retour de semblables incidents.

- le 3 septembre 2004 sur l' A 10 à Massy-Palaiseau, un car Kassborer 315 HDH2 de 1993, appartenant à TRANDESCO, prend feu pendant un parcours à vide. Le feu d'origine moteur détruit entièrement le car. Le conducteur aurait signalé, avant l'incendie, une fuite de gazole au niveau du moteur.

- le 31 octobre 2004 sur l' A 6 près d'Auxerre, un car Mercedes O 303 L de 1990, appartenant à la mairie de Chatillon (92) et circulant en charge, connaît un début d'incendie au niveau de l'échappement ; les dégâts sont peu importants.

- le 22 novembre 2004 à Vaison la Romaine (84), un car Volvo B 10 M de 1993, appartenant à PROGECAR, en mettant en marche le chauffage auxiliaire lors du 1er démarrage du matin, connaît un début d'incendie du à un dysfonctionnement de ce dernier. Le conducteur maîtrise ce début d'incendie avec l'extincteur du véhicule et les dégâts sont limités.

- le 6 janvier 2005 sur la RN 104 près de St Geneviève des bois (91), un car Mercedes Sitaro de 1991, appartenant à la société Daniel Meyer et circulant à vide, est incendié par un feu semblant avoir pour origine le moteur.

- le 29 janvier 2005 sur la RN 91 à La Grave (05), un car polonais Neoplan N 316 SHD de 1998, retournant à vide vers l'Italie après une dépose de voyageurs aux Deux-Alpes, a pris feu dans le moteur. L'arrière du car a brûlé malgré le recours du conducteur à ses deux extincteurs.

Si l'on met à part le cas du véhicule fonctionnant au GNV qui a permis de connaître des cas identiques, ces 20 incendies en 13 mois dont 7 ont concerné des véhicules immatriculés à l'étranger, ne font pas apparaître de similitudes évidentes (marques, types et âge largement dispersés, trajets et circonstances diverses) **à l'exception de la large prépondérance (plus des ¾) des feux ayant leur origine dans le moteur.**

Leur fréquence est cependant certaine et justifie amplement la poursuite des exercices d'évacuation pratiqués en transport scolaire.

Il convient cependant de relever que ces feux de moteur ne semblent pas avoir été connus des conducteurs par le dispositif de détection d'incendie obligatoire (DI) dans un grand nombre (en fonction de la nature des matériaux isolants utilisés) de moteurs des cars réceptionnés en France depuis un arrêté du 12 mai 1986. En effet, chaque fois que de telles précisions sont disponibles, il apparaît que le conducteur a été alerté par d'autres usagers de la route, ou par ses passagers et pas par le voyant de la DI présent au tableau de bord.

Le bon fonctionnement de ce dispositif de DI serait d'ailleurs presque impossible à vérifier lors des visites techniques semestrielles des autocars.

La question de l'efficacité de cette DI, et de la formation des conducteurs à son usage, serait donc à réexaminer par les services concernés de la DSCR, en liaison avec les constructeurs, les transporteurs, les centres de visite technique et la DTT. Ce serait aussi l'occasion d'évaluer l'utilité d'un éventuel système d'extinction automatique à y associer, compte-tenu de la fréquence prépondérante des feux d'origine moteur.

L'Inspecteur Général de l'Equipement
Secrétaire Général du BEA-TT,

Yves Bonduelle

CERTU

Le coût du transport pour les départements : quelques chiffres

L'étude du CERTU montre qu'en 2002, le coût global des transports pour les départements avoisine les 1,65 milliards d'euros (soit 67 euros par habitant hors PTU), augmentant de 6,5% par rapport à 2001.
Sur ces 1,65 milliards d'euros, plus de 1,45 milliards sont consacrés au transport des scolaires (soit 58 euros par habitant hors PTU).

En moyenne, on rappelle que le coût de transport scolaire représentait en 2000 6% du budget total des départements. Depuis 1990 ce coût a augmenté en moyenne de 48% sur les lignes régulières et de 31% sur les services spécialisés alors que l'inflation pour cette période n'a été que de 20%.

Selon le CERTU, outre la baisse globale des effectifs scolaires, d'autres facteurs expliquent cette évolution : l'augmentation du coût des transports, l'allongement des cursus scolaires, la mise en place progressive des marchés publics qui génère un surcoût en « imposant » une « remise à plat », mais qui permet, dans certains départements, d'améliorer la qualité de service par l'abaissement de l'âge du parc notamment.

En 2002, il en coûte en moyenne 703 euros pour transporter un élève sur SRO (ligne régulière) et 556 euros sur SATPS (service spécialisé). Cette différence s'explique principalement par des trajets plus longs sur SRO que sur SATPS, les élèves transportés sur SRO étant majoritairement des lycéens.

Par habitant, le coût est très variable suivant les départements recensés :
- 25 départements : de 30 à 50 euros
- 33 départements : de 50 à 67 euros
- 20 départements : de 67 à 100 euros
- 10 départements : plus de 100 euros

Il faut tenir compte bien évidemment des contraintes géographiques qui influent sur le coût d'organisation et de fonctionnement mais il est incontestable que des économies ont pu être réalisées dans les départements où les élus ont pris conscience de la nécessité d'une politique des transports globale.

Si nous avons estimé nécessaire dans le cadre de ce rapport de rappeler ces données, c'est que l'effort consenti par les départements en matière de sécurité a certainement contribué à maintenir le coût à un niveau élevé (cf. note ADF en annexe 4) mais il a diminué d'autant le coût des accidents pour la collectivité, même si ceux-ci restent peu nombreux..

CERTU

Département :Sécurité, voirie, espace public **le 17 02 2005**

Nouveau guide: transports scolaires : sécurité aux aires d'arrêt

1 Présentation du contexte

Suivant les recommandations du groupe de travail du Conseil National des transports CNT présidé par le Sénateur Lardeux sur la sécurité des arrêts d'autocar, suite à la saisine par le Département de l'Orne, le Ministre des transports a demandé la mise en révision du guide sur les arrêts d'autocar du CERTU publié en 1995.

2 Architecture du guide actuel

Le guide 1995 contenait 3 parties :

analyse juridique
l'aménagement des arrêts d'autocar
des exemples de politiques locales

3 Les manques identifiés par le groupe de travail du CNT

la mise à jour de la partie juridique
une méthodologie d'audit pour suivre l'ensemble des points d'arrêt d'un département
des exemples de politique locale et de réalisations

4 Le projet de nouveau guide

Contenu

Introduction
1. Juridique : mise à jour du guide 1995
2. aménagement point d'arrêt, reprise du guide 1995 avec ajout des normes d'accessibilités
3. méthodologie d'audit, partie à créer
4. exemple de politique locale et de réalisations (suite de l'enquête ADF- GART

5 Méthode d'élaboration

Il sera fait appel à un prestataire extérieur et à 2 CETE pour l'élaboration du nouveau guide qui sera rédigé avec les contributions et orientations d'un comité de pilotage comprenant : CNT, DTT, CERTU, ANATEEP l'ADF, GART + le prestataire retenu
Un comité technique assurera la coordination et la cohérence de l'ensemble

6 Financement et délais prévisionnel

Le financement sera assuré par la DTT dans le cadre du programme 2005 du CERTU

- début 2005 consultation pour le choix d'un prestataire
- 8 mars 2005 réunion du comité de pilotage : lancement de l'étude(date à confirmer)
- 2005-2006 planning à préciser, objectif de parution fin 2006

Annexe V : Contributions écrites

- AFT – Hypovigilance du conducteur : mieux se connaître pour conduire différemment
- ANATEEP – 9 propositions pour l'amélioration des transports de jeunes
- Question écrite en date du 30/10/2003 du Sénateur-Maire Jean-Claude FRECON au Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer
- Réponse du Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer au Sénateur-Maire Jean-Claude FRECON
- CERTU – Suggestions
- CFTC Transports Interurbains de Voyageurs – Propositions
- FGTE Route – Propositions
- ADF – Eléments fournis par l'Assemblée des Départements de France
- Courrier du Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, de la Pêche et de la Ruralité
- Prévention Routière – Propositions
- FNTV – Propositions
- SNET – Propositions

Document AFT

HYPOVIGILANCE DU CONDUCTEUR : MIEUX SE CONNAÎTRE POUR CONDUIRE DIFFEREMMENT

La baisse de la vigilance au volant est un facteur d'accident dont les chiffres attestent avec force : l'an passé, 20 à 25% des accidents de la route – 35% des accidents mortels sur autoroute – ont été imputables à des troubles de la vigilance.

Pour y répondre et contribuer ainsi à l'amélioration de la sécurité routière, la **Fédération Nationale des Transports de Voyageurs** (FNTV) a présenté lors de son Congrès du 9 octobre 2003 un plan de mobilisation, en confiant notamment à l'AFT.IFTIM la mission de concevoir un **programme de formation sur l'hygiène de vie et l'hypovigilance**, destiné aux conducteurs.

Ce programme de formation, élaboré avec le concours du Professeur Damien DAVENNE, Directeur du Centre de recherche en activités physiques et sportives de l'Université de Caen, et validé par les professionnels du transport de voyageurs réunis au sein de la Commission Technique et Sécurité de la FNTV, est proposée à l'ensemble des entreprises du secteur depuis la rentrée 2004.

D'une durée d'une journée, cette action de formation doit permettre de mieux sensibiliser les conducteurs aux incidences des rythmes biologiques sur la capacité d'attention au volant et de prévenir ainsi la baisse de vigilance : pour exemple, le stress, les médicaments prescrits et / ou l'automédication, l'alimentation ou encore la fatigue exercent une influence directe sur la vigilance.

Connaître la relation hygiène de vie / rythmes biologiques, connaître les performances de conduite en fonction des heures de la journée, savoir maintenir la vigilance au volant et mettre en pratique l'ensemble de ces préceptes au travers d'un bilan individualisé et de tests de temps de réaction sont quelques uns des objectifs de cette formation qui témoigne de l'engagement de la profession et de l'AFT.IFTIM au service de l'amélioration de la sécurité routière.

SECURITE ROUTIERE : HYPOVIGILANCE DU CONDUCTEUR

OBJECTIFS GENERAUX : . Prendre en compte les phénomènes d'hypovigilance dans la conduite des autocars et des poids lourds, et leur impact sur la sécurité routière

DUREE : 1 jour

N° SEQUENCE	OBJECTIFS	DUREE
1	Connaître les fluctuations temporelles biologiques et étude de la structure.	1h 30'
THEME.		
▪ Le rythme biologique chez l'homme. ▪ Les exemples de rythmes circadiens chez l'homme ▪ Les chronotypes …		

N° SEQUENCE	OBJECTIFS	DUREE
2	Connaître la régulation de l'alternance activité-repos	1h 30'
THEME		
▪ Les différents états de la vigilance et le rythme veille-sommeil ▪ Rôle du sommeil ▪ Rythmes circadiens de la vigilance et accidentologie ▪ L'âge et l'aptitude à conduire ▪ Les troubles du sommeil et implication sur la conduite des véhicules ▪ Les autres pathologies		

N° SEQUENCE	OBJECTIFS	DUREE
3	Connaître la relation hygiène de vie et rythmes biologiques	0h 30
THEME		

- Le stress, la fatigue - L'alimentation - Les médicaments prescrits et/ou automédication	

N° SEQUENCE	OBJECTIFS	DUREE
4	Connaître les performances de conduite en fonction des heures de la journée	1h 00
THEME		
- Fatigue et durée de conduite ▪ Reconnaître les signes personnels d'une baisse de vigilance		

N° SEQUENCE	OBJECTIFS	DUREE
5	Savoir maintenir la vigilance au volant	0h 30'
THEME		
▪ Prévenir la baisse de vigilance ▪ Retarder l'apparition de la fatigue		

N° SEQUENCE	OBJECTIFS	DUREE
6	Mise en application pratique	1 h 00
THEME		**MOYENS**
▪ Bilan individualisé du chronotype et des besoins de sommeil ▪ Prise de conscience des variations circadiennes de la vigilance : test des temps de réaction ▪ Prise de conscience des effets d'une privation de sommeil		Réflexomètre

Paris, le 10 Février 2005

Monsieur Yves BONDUELLE
Inspecteur Général de l'Equipement
Conseil Général des Ponts et Chaussées
22, rue Monge
75005 PARIS

V/Réf : votre courrier du 2 février 2005
N/Réf : JCF/AL 05-065

Objet : votre mission sur la sécurité des transports routiers de personnes

Monsieur l'Inspecteur Général,

Nous avons pris connaissance avec beaucoup de satisfaction de la constitution du groupe de travail relatif au renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs, que vous allez être amené à présider. Monsieur Jean-Louis FLAHAUT, notre Secrétaire général, représentera notre association lors de la réunion prévue le Jeudi 24 Février 2005, au Conseil National des Transports.

Afin que vous puissiez préparer au mieux cette réunion, j'attire votre attention sur trois aspects qui me semblent important de vous rappeler.

En premier lieu, je tenais à vous transmettre par écrit les « *9 propositions de l'ANATEEP pour l'amélioration des transports de jeunes* ». Ces demandes ont été validées à l'unanimité par notre dernière Assemblée Générale, à Boulazac (Dordogne), en Mai 2004. Elles concernent spécifiquement les transports scolaires, mais certaines mesures préconisées peuvent utilement servir de base à des demandes plus « généralistes ».

En second lieu, j'insisterai sur la dangerosité assez fréquente des systèmes d'issues de secours des autocars. L'ANATEEP ne cesse d'interpeller les pouvoirs publics, à un niveau à la fois international mais aussi français, sur ce problème épineux. Je joins à ce courrier deux articles de notre revue *Transports Scolaires* qui présentent, je crois, assez fidèlement l'étendue du problème. Jean-Louis Flahaut se chargera de vous apporter toutes les précisions utiles que vous pourriez souhaiter, lors de la réunion du 24 février 2005.

Enfin, je me permets de porter à votre connaissance (cf. copies annexées) les démarches que j'ai effectuées auprès du Ministre des transports, Monsieur Gilles de ROBIEN, sur la nécessaire clarification de la réglementation relative au transport en commun de personnes, dont une bonne partie a des implications concrètes sur la sécurité des enfants (transport debout notamment). Je vous demanderai donc de bien vouloir évaluer l'opportunité d'intégrer cette question à votre mission. Compte tenu des délais qui semblent vous être impartis, et compte tenu également de la complexité de ce sujet, je me demande si cela sera possible.

Ces préalables étant posés, je peux vous assurer, Monsieur l'Inspecteur Général, de l'implication de notre association dans les travaux de votre mission. Nous ne manquerons pas

de vous faire part, le moment venu, des très nombreuses idées d'amélioration de la sécurité des transports collectifs routiers de jeunes, que l'ANATEEP défend.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'expression de mes très sincères salutations.

Le Président,

Jean-Claude FRÉCON
Sénateur-Maire

Copie adressée à Madame MURRET-LABARTHE, Chargée de mission, Conseil National des Transports, 34 avenue Marceau, 75 008 PARIS

PJ :
- 9 propositions de l'ANATEEP
- copie de deux articles de la revue sur les issues de secours
- copie de la question écrite de Jean-Claude Frécon
- copie de la réponse de Gilles de Robien
- copie du courrier de Jean-Claude Frécon à Gilles de Robien
- copie de la réponse de Gilles de Robien



9 propositions
pour l'amélioration des transports de jeunes



ANATEEP - 8 rue Edouard Lockroy 75011 PARIS
Tél : 01.43.57.42.86 - www.anateep.fr - Fax : 01.43.57.03.94

QUALITÉ

PROPOSITION 1
Réduction de la durée des temps de transports

Les transports scolaires faisant partie intégrante de la journée éducative de l'enfant, de son rythme de vie, la durée globale des déplacements (attente incluse) sera la plus réduite possible. Elle tiendra compte de l'âge des enfants et sera au maximum d'une heure trente par jour.

MISE EN OEUVRE :
Le transport scolaire comme composante de la journée éducative de l'enfant est une des conclusions principales du rapport de la mission François Doguet de 1992.
Proposition au 4.1.2 du Guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de sécurité dans les transports scolaires (édition de 2000).

QUALITÉ

PROPOSITION 2
Concertation entre partenaires du transport et de l'Education Nationale

Cette concertation doit permettre une meilleure organisation des transports, une carte scolaire mieux pensée, des horaires d'établissements adaptés et une meilleure prise en compte des élèves en situation de handicap. La circulaire interministérielle du 23 mars 1995 relative à l'amélioration des transports scolaires (précisée dans une note de service du 22 mars 1996) doit être appliquée.

MISE EN OEUVRE :
- Résolution du Congrès de l'Anateep à Auxerre (le 3 mai 1997).
- Colloques régionaux et départementaux organisés par l'Anateep sur la qualité de transport.

QUALITÉ

PROPOSITION 3
Meilleure qualité de vie durant le transport

Elle sera obtenue grâce :
- à des véhicules répondant aux besoins spécifiques des jeunes,
- à un renouvellement plus rapide du parc de véhicules alliant qualité et sécurité et améliorant l'accessibilité.

L'amélioration de la Qualité doit être l'objectif permanent des Collectivités avec l'aide de l'Etat.

MISE EN OEUVRE :
L'âge de l'autocar limité à 15 ans est une demande du C.N.T. depuis 1991.

SÉCURITÉ

PROPOSITION 4

Renforcement de la sécurité

- par l'interdiction des strapontins dans les véhicules de moins de 22 places,
- par des véhicules équipés de ceintures,
- par une signalisation lumineuse spécifique fonctionnant durant les arrêts (pictogramme à éclairement, feux de détresse en partie haute),
- par l'interdiction des pneus retaillés ou rechapés à l'avant.

MISE EN OEUVRE

Interdiction des strapontins depuis le 15 juillet 2003 dans des véhicules de plus de 22 places (conducteurs inclus).
Ceintures : obligation d'installation depuis le 1er octobre 2001 pour tout type de véhicule neuf.
Ceintures : port obligatoire en France pour tout véhicule équipé pour des enfants de plus de trois ans.
Un pictogramme à éclairement autorisé en France depuis 1999.

SÉCURITÉ

PROPOSITION 5

Sécurisation des points d'arrêt

Localisation systématique des points d'arrêt. L'accotement sera viabilisé.
Les aires à proximité des établissements seront rationalisées, structurées et prévues dès la construction de ceux-ci.

MISE EN OEUVRE

Etudes proposées par le BETECS pour l'aménagement des aires d'embarquement.
En 1995, l'ANATEEP et le CERTU ont publié un guide de méthodologie et de recommandations : "Transports des scolaires : la sécurité aux aires d'arrêt".
En 2004, actualisation en cours du Guide Certu/Anateep.

SÉCURITÉ

PROPOSITION 6

Accompagnement des élèves

L'accompagnement sera assuré durant le transport par des animateurs et/ou des médiateurs formés. Leur présence généralisée favorisera l'accueil des plus petits et des jeunes en situation de handicap.

MISE EN OEUVRE

- Le rapport de Fleurieu d'avril 1997 insiste lourdement sur cette exigence. Dans plus de la moitié des départements, des initiatives d'accompagnement sont désormais recensées, notamment lorsqu'il s'agit d'enfants de maternelle.
- La nouvelle réglementation sur le port de la ceinture renforce la responsabilité de l'organisateur.
- Résolution de l'Assemblée générale Anateep de Moulins (17 mai 2003).

SÉCURITÉ

PROPOSITION 7

Formation des différents acteurs

qui permettra de meilleures relations humaines entre les jeunes, les conducteurs, les accompagnateurs. Les responsables et l'encadrement des organisateurs et des entreprises de transport recevront une formation spécifique.

MISE EN OEUVRE

Nombreuses initiatives visant à améliorer la formation des personnels de conduite (BETECS, AFT) sans oublier les formations obligatoires (FIMO / FCOS).
Développement des formations BETECS à destination des services transport, des contrôleurs,... des collectivités territoriales.
Développement des formations BETECS à destination des cadres d'entreprise.

SÉCURITÉ

PROPOSITION 8

Intensification de l'éducation à la sécurité des jeunes

par la démultiplication d'exercices d'évacuation, par la sensibilisation à la sécurité et à la citoyenneté.

MISE EN OEUVRE

Chaque année, l'Anateep lance sa Campagne "SORTIR VITE", manifestation recevant un accueil toujours plus favorable. Reconnaissance par le C.N.T. de la grande importance de ces exercices d'évacuation de cars et de l'éducation à la sécurité qui est dispensée. Soutien sans faille de la DSCR, du ministère de l'Education Nationale et de nombreuses autres institutions et organismes.
Evaluation : en 2003, plus de 200 000 élèves sensibilisés par l'Anateep.

GRATUITÉ

PROPOSITION 9

Égalité d'accès au service public de l'éducation et des transports

Elle ne sera effective qu'en :
- généralisant pour les familles la gratuité des transports quotidiens et hebdomadaires, durant la totalité de la scolarité.
- favorisant les transports collectifs en zone rurale et périurbaine.
- homogénéisant les participations familiales, quand elles sont inévitables, au sein d'un même département.

MISE EN OEUVRE

Environ 40 départements assurent la gratuité familiale.
Quelques réseaux urbains (Châteauroux, ...) imposent la gratuité.
Les nouvelles communautés d'agglomération font payer très cher parfois les familles.

12leg[2003]

Clarification de la réglementation relative au transport d'enfants debout en autocar

Ministère de dépôt: Equipement

Question écrite N° 09641 du 30/10/2003 page 3197 sans réponse posée par FRÉCON (Jean-Claude) du groupe SOC .

M. Jean-Claude Frécon attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les conditions de transport des élèves, et notamment sur le caractère obscur de la réglementation concernant le transport d'enfants debout dans les autocars. L'article 75 de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes affirme le principe que " les enfants sont transportés assis ", ce qui doit leur assurer une meilleure protection en cas de choc (circulaire du 23 avril 1984). Après cette déclaration de principe, la règle fait l'objet de dérogations bien définies et limitativement prévues dans ce même article 75. Parallèlement, l'article 71 de l'arrêté du 2 juillet 1982 établit qu'à " l'intérieur du périmètre de transport urbain, et à l'extérieur dudit périmètre sous certaines conditions notamment dans le cas des services réguliers pour les transports massifs à très courte distance ou en cas d'affluence exceptionnelle, des voyageurs peuvent être transportés debout ". Enfin, comme le précise fort opportunément le Conseil national des transports dans son guide à l'usage des décideurs locaux et de leurs partenaires en matière de sécurité des transports scolaires, l'assimilation de " doublages de lignes régulières " aux services organisés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte d'établissements d'enseignement, qui aurait la faculté d'imposer le transport assis des enfants, suppose " une appréciation au cas par cas de la vocation du service (zones de fonctionnement, fréquentation, points de descente...) ". Cette relative permissivité de la réglementation génère des interprétations, suscite le débat, d'autant que ni les organisateurs de transport ni les forces de police et de gendarmerie ne peuvent s'appuyer sur un texte net et précis. Ce flou dans l'interprétation des textes porte préjudice à la nécessaire lisibilité de la réglementation pour les organisateurs de transports, mais également pour les usagers du service public de transport. Aussi il lui demande ce que les organisateurs de transports doivent entendre par " transport massif à très courte distance ", par " cas d'affluence exceptionnelle ", par " doublage de ligne régulière ". D'une manière plus générale, il lui demande s'il n'envisage pas de prendre des dispositions afin de faire clarifier les textes en vigueur en la matière, notamment l'arrêté du 2 juillet 1982.



R E P U B L I Q U E   F R A N C A I S E



JEAN-CLAUDE FRÉCON
SENATEUR DE LA LOIRE
Maire de Pouilly lès Feurs

Monsieur Gilles DE ROBIEN
Ministre de l'Equipement, des Transports
Et de l'Aménagement du territoire
246, boulevard Saint-Germain
75700 PARIS SP

Saint-Etienne, le 5 octobre 2004

Objet : JCF.CL 2004.18

Monsieur le Ministre, Cher Ami,

Je vous avais posé une question écrite concernant la clarification de la réglementation relative au transport d'enfants debout en autocar (réf.9641.). Dans le Journal Officiel du Sénat n°34 (p 1942) du 16 août 2004, j'ai pris connaissance avec une grande attention de votre réponse.

Afin de lutter contre une certaine complexité réglementaire, notamment dans la lecture de plusieurs articles de l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif au transport en commun de personnes, vous n'êtes « pas opposé à l'ouverture d'un chantier de clarification des régles sous l'égide du Conseil national des transports ». Je ne peux que me féliciter d'une telle proposition.

En effet, le Conseil national des transports a montré encore récemment, grâce au remarquable travail du groupe de réflexion présidé par mon collègue André Lardeux sur la sécurité aux aires d'arrêt d'autocar, qu'il était la structure idoine pour de telles initiatives et réflexions.

Je me permets donc de solliciter de votre bienveillance la mise en place d'un tel groupe de travail au sein du Conseil national des transports.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Ministre, cher ami, l'expression de mes très sincères salutations et de mon cordial souvenir.

Jean-Claude FRÉCON

EUROPA 9 BLD KNOBLAUCH – 42000 SAINT-ETIENNE · TEL 04.77 91 53 53 · FAX 04 77 92 42 92



Le Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer

référence : CP/A04019714-D04012404
vos réf : JCF.CL 2004.18

Paris, le 31 DEC. 2004

Monsieur le Sénateur-Maire,

Vous avez bien voulu me proposer de mettre en place un groupe de travail, au sein du Conseil National des Transports, chargé d'examiner la réglementation relative au transport en commun d'enfants debout et de proposer des modifications tendant à clarifier cette réglementation et à améliorer la sécurité.

Conformément à la réponse de principe que je vous ai faite le 26 août 2004, j'ai mis en place ce groupe de travail.

Le directeur des transports terrestres, en liaison avec le directeur de la sécurité et de la circulation routières, est chargé de prendre les initiatives requises à cet effet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Sénateur-Maire, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Gilles de ROBIEN

Monsieur Jean-Claude FRECON
Sénateur de la Loire
Maire de Pouilly-lès-Feurs
Sénat
75291 PARIS 07 SP



ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement



centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme et
les constructions
publiques



Rédacteurs :

Edmée RICHARD

Renforcement de la sécurité des transports routiers de voyageurs (mission BONDUELLE)

Suggestions pour le CERTU

Préalable

Les propositions et suggestions émises par les représentants des autorités organisatrices (GART et ADF) le 22 février : sont réalistes et très directement opérationnelles, aussi le présent document ne les reprend-il pas. Les réflexions qui suivent concernent davantage les services de l'État et leur fonctionnement.

Comité régional social

Il existe au niveau régional un comité régional social piloté con jointement par le directeur régional de l'Équipement (DRE) et le directeur régional des transports (DRTT). Ce comité a l'avantage d'être paritaire : des représentants des organisations syndicales et patronales y siègent ainsi que des membres cooptés comme les organismes de formation, les chambres consulaires, etc. Malheureusement, ce comité est pour l'instant réservé aux transports de marchandises. Notons que ce comité permet de réfléchir sur des actions comme la prévention des accidents chez les chargeurs, les démarches qualité, les amplitudes de travail quotidien ou hebdomadaire, etc…Le correspondant au Ministère est la DTT. Il existe même des réunions périodiques au ministère permettant de diffuser certaines consignes ou d'alerter sur certains points précis.

Proposition : créer un comité régional social pour les transports de voyageurs.

Les contacts avec les CRAM : pour des actions en entreprises

Les CRAM ont au niveau régional une importance certaine puisqu'elles disposent d'enveloppes pour les contrats de préventions, qu'elles ont une action en entreprise par leur conseiller qui interviennent directement comme conseil des entreprises. Ce sont des organismes qui ont une grande pratique de la prévention et ont une vision globale de celle-ci. Le seul inconvénient est qu'elles ne sont pas spécialisées transports…… mais en Rhône-alpes chaque fois que nous avons voulu travaillé avec elles, nous avons eu un très bon accueil (voir par exemple le guide sur le protocole de sécurité en marchandises réalisé conjointement).

Proposition : associer systématiquement ce partenaire pour des actions ciblées en direction des entreprises.

La formation : point de passage incontournable

Inséré par la loi du 23 juillet 1987, le dispositif « contrat d'objectif » doit permettre à l'Etat, aux régions et aux organisations représentatives des milieux socioprofessionnels de coordonner leurs efforts en matière de développement de l'apprentissage et de l'enseignement professionnel et technique. Il doit répondre aux préoccupations de l'ensemble des partenaires, à savoir : **l'adéquation entre la formation, le métier et l'emploi.** Le contrat d'objectifs est précédé d'une phase d'analyse et de prospective qui se concrétise autour d'un Contrat d'Etudes Prospectives (CEP) qui est un outil de pilotage, de concertation et d'analyse.
Or, trop souvent les services de l'État sous-estiment le poids de ce dispositif et les DRE n'interviennent-elles encore que très timidement dans le soutien à un tel processus. Les préoccupations de « sécurité » peuvent être prises en compte très en amont dans le dispositif de formation. De plus, l'élaboration de ce contrat a un effet « levier » pour les DRE qui peuvent développer leur préoccupations sociales ou de sécurité de façon beaucoup plus transversale que par la simple intervention par les services de contrôles, c'est à dire souvent à posteriori.

Proposition : une circulaire pourrait être élaborée au niveau national pour rappeler les bienfaits du dispositif « contrat d'objectif et contrat d'études prospectives » (CO/CEP) en faveur de la formation et de la sécurité. On pourrait même envisager une enveloppe pour le soutien à des actions de sensibilisation réalisées dans ce cadre.

Publicité des décisions des CSA

Les autorités organisatrices de transport, surtout les conseils généraux se plaignent souvent de la difficulté de trouver la liste des entreprises infractionnistes pour pouvoir éventuellement les écarter des appels d'offres.

> ***Proposition : créer un espace du site Internet du ministère récapitulant les différentes décisions des CSA et prévoir dans l'arrêté préfectoral la transmission de la décision aux autorités organisatrices départementales.***



Conseil National des Transports

Réunion du 17 février 2005

Suite à l'invitation tardive de M. Yves Bonduelle, Inspecteur Général de l'Equipement, notre fédération a préparé une déclaration (jointe) ainsi que ses remarques et propositions sur le thème à l'ordre du jour :

« Renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs »

Outre les récents évènements dramatiques, il faut prendre en considération le fort taux de contrats à temps partiels dont la précarité est accentuée lors du départ à la retraite. Précarité qui oblige les conducteurs à conduire tardivement d'autant que le Congé de Fin d'Activité n'est accessible qu'à un nombre très limité.

Il nous semble utile de considérer différents critères :

Activité de conduite :

Nous remarquons cinq cas de figure :

- le conducteur qui atteindrait plus de 15 années d'activité à 65 ans (âge légale de la retraite)
- le conducteur primo accédant après 55 ans (âge de retraite des fonctionnaires, départ en CFA)
- le conducteur bénévole, quelle que soit son activité (location de car sans chauffeur)
- le patron conducteur
- les salariés à double activité

Si pour le premier, on parle de professionnel de la route, il n'en n'est pas de même pour les deuxième et troisième. Quand au quatrième, après liquidation de sa retraite, il doit être considéré comme un conducteur lambada et en tout état de cause après 65 ans.
S'il est inadmissible de faire de la location de car sans chauffeur (établissements scolaires, associations sportives ou culturelles, etc....), on peut imaginer que la profession puisse faire appel à des primo accédants tardifs qui, à notre avis, doivent se voir appliquer (sur leur permis) la limitation à moins de 50 km.
Pour ceux qui exercent une double activité, les entreprises doivent s'assurer, pour un meilleur respect des règlementations, qu'il ne s'agit pas d'un cumul d'emploi de conduite et que la personne ait bien eu un repos hebdomadaire. Actuellement, nombre de conducteurs de marchandises, d'engins ou des salariés par ailleurs en congés payés se trouvent au volant d'autocar et effectuent de la longue distance.
On peut aussi s'inquiéter de la volonté de certains de permettre l'accès à la profession avant 21 ans, est-il imaginable qu'un jeune soit au volant d'un groupe scolaire du même âge que lui. Pour d'éventuels accès à la profession par le biais d'apprentissage ou de contrat de professionnalisation, l'obligation d'accompagnement du tuteur à 100% du temps de conduite du jeune doit se mettre en place.

Conditions de travail :

- Dans une profession où la précarité est importante, les salariés ne se permettent pas de refuser du travail, quitte à ne pas respecter les règlementations qui d'ailleurs se superposent les unes aux autres à en devenir illisibles pour les utilisateurs.
- Calculer plus justement les temps de route en donnant une vraie marge de sécurité et rompre le moins disant au transport qui aboutit au moins disant à la sécurité.

- Les accords sociaux sont négociés dans le but d'améliorer les conditions de travail et donc la sécurité. Cependant, la partie patronale n'a de cesse que de détourner les textes dans le seul but de la rentabilité.
- La visite médicale de la médecine du travail doit avoir et garder une fréquence annuelle.
- Chaque conducteur devrait suivre une formation au premier secours ainsi qu'une formation sur les risques de l'alcool, des drogues et de certains médicaments.
- Le fractionnement du repos en une période de 8h00 additionnée de deux périodes d'un total de 4h00 est utilisé essentiellement pour des déplacements de longues distances, cela permet- il réellement une véritable récupération surtout si le repos est pris dans le véhicule?
- Ne doit-on pas se pencher sur la problématique des relais où le conducteur quitte le volant d'un véhicule léger pour prendre celui d'un autocar ou prend celui-ci après plusieurs heures passées sur un siège de train ?
- La Convention Collective Nationale prévoit un délai de carence de 5 jours en cas de maladie, afin de ne pas perdre une semaine (1/4 de sa rémunération), le conducteur est amené à s'auto médicamenter ou à ne pas prendre un arrêt de travail prescrit par le médecin.
- Suivi médical approfondit à partir de 55 ans (cardiologie).

Aménagement des véhicules pour une amélioration de la sécurité:

- Age limite des véhicules uniformisé sur le territoire national.
- Généralisation de dispositifs lumineux ou réfléchissants sur la longueur et de bandes réfléchissantes sur l'arrière des autocars.
- Rétroviseurs dégivrant obligatoires et en état de fonctionnement.
- Obligation de mettre en place des rétroviseurs permettant la vision sur l'avant du véhicule.
- Pictogrammes de transport d'enfants lumineux à l'ouverture de porte.
- Présence à bord d'un dispositif permettant de couper les ceintures de sécurité en cas d'urgence.
- Dispositif ne permettant pas d'actionner la fermeture de porte et de sortir simultanément.
- Généralisation des caméras de recul ou des lentilles de Fresnel.
- Obligation des témoins détecteurs d'incendie.
- Information aux conducteurs des équipements et témoins de sécurité des véhicules de l'entreprise.

Aménagement des équipements routiers :

Certains aménagements, adaptés pour limiter la vitesse des véhicules légers, peuvent se révéler dangereux aux véhicules lourds (chicanes, rond points trop serrés, etc.....). Un balisage renforcé des lieux est nécessaire par des éclairages ou dispositifs réfléchissants au sol. Ces balisages sont à généraliser sur les bretelles d'accès ou de sortie (2x2 voies et plus) ainsi qu'aux entrées de rond point. Des couleurs différentes pour les bretelles d'accès et celles de sortie éviterait les circulations à contre sens.

Donneurs d'ordre, clients et conducteurs :

- Sensibiliser les protagonistes sur leurs responsabilités.
- Informer le donneur d'ordre des réglementations sociales et routières et des risques en cas de non respect.
- Communiquer au conducteur les conditions de transport négociées. Transparence et respect du contrat de transport.
- Systématiser la descente des autocars par les groupes scolaires en utilisant l'ordre d'évacuation d'urgence (apprentissage des automatismes).
- Accompagnateur obligatoire en service régulier pour les enfants des écoles primaires et maternelles.
- Informer les enseignants sur la continuité de leur responsabilité et de leur rôle pendant les trajets.

Contrôles :

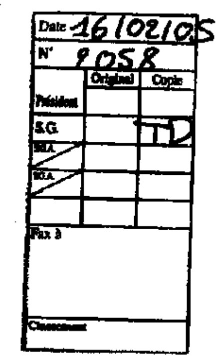
- Renforcer le corps des Inspecteurs du Travail et des Contrôleurs.
- Ne pas permettre la remise en cause de leurs décisions et respecter les sanctions données pour les infractions constatées et identifiées.
- Cibler les contrôles : départ et retour de vacances, grands axes routiers, retour de week-end prolongé.
- Rencontre entre les Inspecteurs et les IRP au sein de l'entreprise.
- Rendre le document FIMO/ FCOS infalsifiable et officiel au même titre que le permis de conduire.
- Développer les contrôles prévisionnels.
- Pour les contrevenants récidivistes, immobilisation des véhicules.



Document et étude établis par Jacqueline PERON et Michel AUBERT, négociateurs nationaux pour la FGT CFTC, transports interurbains de voyageurs.

Contact : Thierry DOUINE, 26 bis rue Ordener – 75018 PARIS

Tél. 01 42 62 44 44





ministère
de l'Équipement
des Transports
de l'Aménagement
du territoire
du Tourisme et
de la Mer



conseil général
des Ponts
et Chaussées

Paris, le 14 février 2005

Monsieur Thierry DOUINE
Secrétaire confédéral du syndicat CFTC
26 bis rue Ordener
75018 PARIS

Monsieur le secrétaire confédéral,

Comme vous avez dû en être informé ,je vos confirme que le cabinet de M. de Robien m'a demandé de lui proposer rapidement un schéma d'actions destinées à renforcer la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs (cf. lettre de mission ci-jointe) .

Cette mission couvre l'ensemble des aspects : humains, organisationnels, matériels , etc. .

Afin de pouvoir recueillir vos remarques et propositions sur l'ensemble des sujets pouvant concourir à cet objectif, je vous serais obligé de participer, ou de vous faire représenter, à la réunion que j'organise le :

**Jeudi 17 février à 14 h 30 au Conseil National des Transports
34 , avenue Marceau , Paris 8ème .**

Merci d'avance pour votre concours .

Je vous prie de croire, Monsieur le secrétaire confédéral, à l'expression de mes salutations distinguées.

L'Inspecteur Général de l'Equipement,

Yves BONDUELLE

22, rue Monge
75005 Paris
téléphone :
01 40 81 21 33
télécopie :
01 40 81 21 50

PS : Pour l'organisation de cette réunion, vous serait-il possible de faire connaître votre réponse à Mme Murret-Labarthe chargée de mission au CNT
Christine.murret-labarthe@cnt.fr



Fédération Générale C.F.T.C. des Transports

Confédération Française des Travailleurs Chrétiens

Paris, le 17 février 2005

La CFTC s'insurge d'avoir été informée par des bruits de couloir de la tenue de la réunion de ce jour.

En effet, la CFTC trouve inadmissible et intolérable qu'elle ait été avisée par les autres organisations syndicales de la décision du Ministère d'engager un projet de consultation, le Ministère n'ayant pas jugé bon d'inviter la CFTC à participer aux débats.

Monsieur Thierry DOUINE, Secrétaire Général Adjoint de la FGT/CFTC a du faire part de son indignation auprès du Cabinet du Ministre.

La CFTC, organisation syndicale confédérée et représentative, juge cette indélicatesse comme une provocation mais décide néanmoins de siéger autour de cette table compte tenu de l'importance du sujet et de son impact sur les salariés de la profession.

Depuis ces dernières années, nous observons que le Ministère des Transports a la fâcheuse tendance de lancer des simulacres de débats et des fausses consultations de principe où tout est joué d'avance, alors de grâce, évitez ce genre de tartuferies qui ne feront qu'envenimer et dégrader un dialogue social fortement compromis voir inexistant pour certains dossiers.

Pour conclure, je demande que ma déclaration soit actée au procès verbal de cette réunion et transmise à nos plus hautes instances.

Pour la Délégation CFTC

Philippe CROMBET
Coordinateur national du secteur ROUTE

Fédération affiliée à la Confédération Mondiale du Travail (CMT), à la Fédération Internationale des Organisations Syndicales des Transports (FIOST), à la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (ETF)

26bis, rue Ordener – 75018 PARIS Tél. 01.42.62.44.44 Fax. 01.42.62.89.11 E-mail *transports@cftc.fr*

Union Fédérale Route
49, avenue Simon Bolivar – 75950 PARIS Cedex 19



Le 28 02 2005

Propositions FGTE CFDT dans le cadre de la mission ministérielle confiée à M. Bonduelle Yves concernant le renforcement de la sécurité des transports routiers de voyageurs.

La CFDT considérant que la réunion ne peut être la simple réponse aux préoccupations politiques dues à la médiatisation de l'accident mortel de car survenu à un conducteur de 70 ans et à la sensibilité de l'opinion publique sur le sujet.

En effet nous considérons que cette mission est une opportunité pour apporter des solutions sur plusieurs points qui touchent la sécurité, sur le plan de la pratique du métier, l'age notamment, mais aussi, des emplois dissimulés, des passagers (scolaires en particuliers), des véhicules, les contrôles, l'amplitude de la journée.

Cependant, les diverses interventions faites par les organisations syndicales, qui portent sur plusieurs aspects et demandes d'améliorations pour permettre une meilleure pratique des métiers avec pour cadre une sécurité accrue, démontrent que le lieu permettant le débat et la mise en place de solutions n'a pu et ne peut être les réunions paritaires.
Il convient de préciser que l'audit EVOLIANCE sur l'initiative des employeurs portait sur les revendications conventionnelles.

Par contre il est évident que le CNT à permis l'expression des OS sur les problèmes et devrait permettre, avec le nécessaire débat, de compléter les décisions qui seront prises par le Ministre, car, elles ne couvriront sans doute l'ensemble des suggestions au regard de la quantité des sujets à traiter.

C'est d'ailleurs la nécessité de la rénovation voulue par la profession qui a permis la création de l'Observatoire des Transports Interurbains de Voyageurs. Un groupe de travail permettrait la continuité du processus.

La CFDT a su participer activement aux travaux débouchant sur la création d'un document complémentaire aux transports de voyageurs pour une meilleure sécurité, nous pensons nécessaire de poursuivre ces travaux.

Autrement, nous demandons que le conducteur ne soit pas la cible unique de nouvelles mesures.

- Sur la pratique de la profession :
Le fait de parler d'extra relève de l'illusionnisme.
Il s'agit de l'activité de l'entreprise au regard des services effectués.
Dans la pratique :
- en services réguliers, l'effectif est constant et des services supplémentaires de doublage peuvent, par exemple, être sous traités ou l'autorité organisatrice fait appel à d'autres transporteurs locaux.

- en tourisme il s'agit d'une activité soumise à l'offre et à la demande : il n'y a pas de surcroît d'activité dans la mesure ou si les conditions réglementaires ou d'effectif ne suffisent pas, le travail ne peut être effectué par l'entreprise, il est refusé ou il est sous-traité à un autre transporteur.

Les seuls contrats qui s'appliquent dans la profession sont les contrats en CDI, CDD, à temps partiel, et Conducteurs en Période Scolaire.
L'intérim peut convenir, mais la profession y fait peu appel.

A notre avis la traçabilité de l' « extra » est impossible.
En vérité dans la pratique : c'est pas vu, pas pris.

Autre problème, le fait que la profession exige des formations dont la FIMO ; même pour un salarié intérimaire qui s'acquitte t'il de vérifier cette exigence, le transporteur ou la société d'intérim ?
Alors en cas d'utilisation au coup par coup ?

Par ailleurs quel contrôle peut on avoir du travail des jours précédents ? Le salarié a pu faire un autre métier, conduire ailleurs (messagerie, etc.).
Pour conclure sur ce point l'extra doit être interdit. Il ne peut être officialisé !

Il est remarquable que lors des négociations en 2002, les partenaires sociaux n'ont pas considéré cet emploi.

- Sur l'âge :
A l'évidence la dernière mesure des visites médicales après 60 ans prouve que l'on a conscience de la diminution des facultés d'attention soutenue et de la validité des réflexes, nécessaires à l'exercice de la profession. Au fur et à mesure des jours les distances sont plus difficiles à parcourir.
Nous demandons une limite d'âge.
Nous pensons que pour couper à court à toutes interrogations quant à l'efficience des contrôles il faut que ce soit 60 ans.
Etant entendu que les contrôles médicaux au cas par cas, ne feront pas ressortir les particularités telles que la résistance à la fatigue, la qualité de l'hygiène de vie, la qualité du métabolisme de chaque individu.
Et en se basant sur quels critères, aujourd'hui inexistants ?

Elle va de pair avec le fait que les partenaires sociaux travaillent depuis 2002 à la rénovation de la profession.
La création du CFA s'est faite en tenant compte de la pénibilité du métier de conduite.
La profession doit concrétiser l'effort d'être attrayante aux jeunes.
A notre connaissance, les offres d'emploi et les emplois pourvus sont réputés en déficit de 5500 conducteurs environ.

Par ailleurs la continuité de l'activité impacte sur les régimes de prévoyance et de retraite quant il n'y a pas fraude, créant de nombreux contentieux à la CARCEPT sur le réemploi des conducteurs.
Des dossiers qui se chiffrent, à notre connaissance, jusqu'à 115 000 € à rembourser par les intéressés, qui ne concernent que les conducteurs interurbains de voyageurs.
Et il est impensable que le salarié partit en CFA n'ai pas le droit de travailler, mais, que sitôt en retraite, il puisse le faire !
Sauf à estimer qu'il est pu se reposer pendant cinq ans et retrouvé une nouvelle jeunesse.

Sans déboucher sur une interdiction de travailler (diverses situations sociales) il ne devrai plus pouvoir conduire s'il a pris le congé de fin d'activité.
Il serai possible de restreindre l'activité soit à certains emplois ou à certains services de proximités à partir d'un certain âge.

- Formation
Nous souhaitons qu'il n'y ai pas de conducteur sans FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire):
Nous proposons que l'attestation de FIMO soit visée par la préfecture ou être intégrée au permis, après contrôle de la qualité de salarié du conducteur, la possession de son permis et l'existence d'une relation contractuelle avec l'employeur.
Car aujourd'hui aucun gendarme ne peut vérifier de visu que le document présenté est authentique, a été obtenu dans des conditions satisfaisant aux exigences de la profession. Et que le salarié est réellement un professionnel.

Il s'avère que les agents de contrôle ne demandent pas automatiquement les attestations de formation.
Il s'avère que ces documents ne sont pas même considérés comme des pièces administratives.
De fait ils peuvent facilement être contrefaits ou produit par convenance.

- Sur les contrôles :
Sur route les contrôles devraient être automatiques lors des départs et retour en vacances des scolaires, des skieurs et des départs des personnes immigrés (février, juin, juillet, août, septembre), notamment ressortissants d'Afrique du Nord et Portugal, dont on sait qu'ils sont transportés sans que les conducteurs aient des relais et les repos journaliers suffisants.
Outre là aussi l'emploi dissimulé auquel ont recours des sociétés fantômes espagnoles, marocaines ou issues des pays de l'Est.
Contrôle notamment lors des retours pour vérifier le respect des 6 périodes de conduite et donc du respect des repos hebdomadaires.
Il appartient à l'état de coordonner les agents de contrôles pour que ces opérations soient permanentes.
On ne peut s'appuyer sur des opérations coup de poing. En effet, lors des opérations de contrôles de la DRE Bourgogne Franche Comté, des fuites administratives ayant eu lieu il a été nécessaire d'affréter des hélicoptères de gendarmerie pour cueillir les infractionnistes qui tentaient de passer à travers les mailles par des voies parallèles.

- L'immobilisation d'un véhicule sur route : elle pose problème aux gendarmes car il faut prendre en charge les clients, les faire transporter ou les faire accueillir, faire payer les frais engagés.
Nous proposons que les gendarmes aient les ordres nécessaires et que le coût soit supporté par l'employeur qui a commis le délit.
Une autre méthode est la saisie judiciaire par le procureur (lequel devrait être saisit par les gendarmes ?), le bus (sa valeur) devient alors la monnaie d'échange : amendes et divers frais locations du bus de remplacement, hôtel etc.

- Sur l'accompagnement : les salariés nous informent de l'existence de services transportant des enfants en bas age qui sont seuls, sans libre arbitre : personne ne les accompagne, ni ne les encadrent, sur les trajets école domicile, arrêts compris.
La situation est ingérable pour le conducteur.
Que faire en cas d'obligation de freiner brutalement ? Les enfants ne sont pas attachés.
Que faire quand les enfants descendent seuls dans un village et qu'il n'y a pas le parent à l'arrivée ?
Un accident mortel d'une élève de maternelle est arrivé dernièrement : selon nos informations l'enfant est restée accrochée au bus au niveau du verrou de la porte coulissante (véhicule de moins de 20 places). Le conducteur et les autres enfants ne se sont pas aperçus de la situation. Un accompagnant aurait permis d'éviter ce décès.
A notre connaissance la seule obligation réglementaire pour l'accompagnement a trait à la possibilité de verrouillage de la porte arrière depuis le tableau de bord. Manifestement inopérant.

Nous demandons que soit crée l'obligation en dessous d'un certain age. Cette obligation doit relever des obligations des autorités organisatrices, l'accompagnant doit être formé. Et salarié eu égard aux responsabilités.

- Incivilités :
Lorsque les incivilités débouchent sur des problèmes qui peuvent dégénérés de façon grave ; problèmes psychologiques pour le conducteur, attitude de réponse agressive, traumatisme, réaction par rapport à (aux) l'agresseur(s), nous demandons que les autorité organisatrices mettent deux personnes habilités et formées pendant un temps suffisant (plusieurs semaines) pour exiger des élèves le retour à un comportement civil avec le respect du conducteur, aider le conducteur à se « recentrer », exiger les titres de transports, le respect des horaires, des affectations des élèves aux services, le respect des autres élèves dans le bus.
Lesquelles personnes ayant autorités (assermentés) et représentants l'Autorité.

Nous demandons le suivi d'une formation pour les conducteurs pour appréhender les conflits dans les bus, éviter les actes déviant au racisme et autres attitudes amplifiant les problèmes, l'acquisition de connaissances psychologiques : un module approchant est intégré à la FIMO, pas à la FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité). Donc nous sommes nombreux à qui elle manque.

Nous avons déjà présenté cette demande plusieurs fois aux employeurs dans les lieux habituels de rencontre : paritaires, bilatérales, CNT.

- Les Commissions de Sanctions Administratives (CSA) :
Dans les faits les transporteurs voyageurs bénéficient de la mansuétude des Préfets de départements qui au vu des services scolaires effectués par les intéressés diminuent lourdement les sanctions proposées par les CSA.
A l'évidence l'expérience montre que la sanction qui a un impact suffisant est l'immobilisation des véhicules utilisés lors des délits.

- Coupure de 8 heures (ou 9) : cette pratique conduit à ne pas prendre en considération l'amplitude : néanmoins le ou les conducteurs peuvent être amenés par l'ineptie du système à une amplitude de veille de 23 heures et plus !

Or il est su, connu et mesuré, aujourd'hui, qu'un conducteur qui arrive à une amplitude de 17 heures est dans un état physiologique de veille tel qu'il correspond à une absorption d'alcool de 0, 5 grammes.
Et alors que les conducteurs de transports en commun par bus et autocars (quid en transport de personne) sont limités, et contrôlés, à 0, 02gr (résiduel métabolique). Nous demandons le respect des limites d'amplitude réglementaires. La suppression de la mesure en permettant le contournement.

Le matériel :

Marquage des véhicules : nombre de véhicules, notamment les petits, sont conduits par des travailleurs clandestins.
Les gendarmes doivent pouvoir identifier le véhicule professionnel pour cibler leurs contrôles et éviter le travail clandestin. Ceci vaut pour les véhicules de messagerie.

Les portes à doubles vantaux :
Plusieurs accidents mortels ont eu lieu sur plusieurs années touchant des conducteurs mais aussi un enfant, à cause du dispositif de fermeture de portes avant.
La seule mesure ayant été prise d'une consigne de méthode de fermeture n'a pas permis d'éviter le dernier mort et n'évite pas le fonctionnement de la guillotine en question.
Nous demandons, l'interdiction aux constructeurs de fabriquer un tel système et d'obliger à ce que les portes puissent être fermées dans tous les cas de l'extérieur, sans risques ainsi que sur nombres de bus (FR 1, Illiade, Mercedes, etc.).
Ou créer l'obligation réglementaire de construction (règlement de la circulation des véhicules terrestres) pour mettre en place une porte côté conducteur.

Arrêter l'obligation de faire modifier les systèmes existants pour éliminer tous risques.

Les rétroviseurs dégivrant et désembuages : ils devraient faire partie des organes de sécurité.
En vu que leur soit appliqué l'obligation de bon fonctionnement ainsi qu'en dispose le titre II, Chapitre Entretien et Exploitation des véhicules de transports en commun (règlement de la circulation des véhicules terrestres, Lamer éditeur, édition La Baule) et être obligatoirement réparés sous peine d'inutilisation du bus.
Nous demandons aussi l'amélioration des dispositifs de désembuage des pare-brises pour permettre une visibilité totale dans les véhicules quels que soit leurs ages. Ces accessoires vieillissent et ne sont pas remplacés quand ils déclinent à contrario des systèmes définis comme organes de sécurité (voir age des bus).

Marche arrière : les bippeurs de marche arrière devraient être obligatoires, comme ailleurs en Europe.

Visibilité : Autre évocation sur la visibilité devant le bus :la réglementation prévoit qu'un objet de 1, 30 mètre doit être visible depuis la place du conducteur : à ramener à 1métre (taille d'un enfant) à l'instar des décisions des Urbains.
Age des bus : la CFTC a demandé que tous les bus aient la même limite d'age dans tous les départements : ce qui joue sur l'état du matériel et des accessoires du genre dégivrages et désembuages.

L'étalement des services :
Au fur et à mesure des années qui passent les services réguliers, lesquels ont augmentés dans le même temps, ont fait l'objet d'une organisation telle, en empilement, qu'il faut aujourd'hui 20% de véhicule en plus.
Nous proposons que les services scolaires soient faits à des horaires décalés au lieu de devoir être tous faits aux mêmes heures.
Cette mesure permettrait d'ajuster le nombre de conducteurs et de véhicules (et impact fort sur l'environnement) à services égaux.

Alcoolémie : faut il intégrer le droit au patron de faire souffler le conducteur avant le travail ?
Notre position est non : abus prévisibles et incontrôlables : laissons ce pouvoir à la gendarmerie.
Le droit existe de soumettre à avis du CE ou des délégués du personnel et avis de bonne conformité au regard des libertés individuelles, un règlement intérieur comprenant certaines dispositions. Le tout est d'avoir des délégués.
Il n'est pas utile de légiférer.

Automédication : Ce qui fait évoquer selon la CFTC l'usage de stupéfiants et l'usage non mesurable des médicaments notamment l'automédication (les jours de carence et autres défauts de prises en charge incitant à l'automédication)
Nous avons noté que lors de l'échange du 17 février, selon Mme Murret-Labarthe, rapporteur du CNT, plusieurs accidents ont la prise de médicaments pour origine !

Formation pour une meilleure hygiène de vie : Il serai très enrichissant que soit inscrit dans la formation professionnelle un module sur la façon de s'alimenter, de bien dormir, de gérer le stress, la fatigue, qu'est ce que l'hypovigilance, le respect des interruptions de sécurité et les rythmes circadiens ?

Bus à étage : Cette demande ayant été soulevée au Conseil National des Transports lors du démarrage de la mission sur les voyages des enfants longue distance : création d'une formation machine pour conduire les bus à étage compte tenu des accidents survenus avec cette sorte de véhicule : le cocktail dangereux ; ballant, vitesse, inertie, obstacles en hauteur, nombre de passagers, visibilité horizontale du conducteurs, etc. A tel point que ces véhicules ont faillit être interdit !

Nous souhaitons que cette formation soit crée et obligatoire.

Contrat type :
Poursuivre les actions engagées, suite logique du document agrée par le CNT, pour aboutir au partage des responsabilités pour plus de sécurité, le respect du consommateur. Compléter le dispositif permettant la transparence et l'application de la réglementation.

p.m. Olivier Monier



DEPARTEMENTS
DE FRANCE

Le Président

Monsieur Yves BONDUELLE
Inspecteur Général de l'Equipement
Conseil général des Ponts et Chaussées
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE Cedex

Objet : Sécurité des transports routiers.
Réf : CL/OC/CP/L05-01770.doc

Paris, le 23 MAR 2005

Monsieur l'Inspecteur Général,

Dans le cadre de la mission qui vous a été confiée par le Cabinet du Ministre de l'Equipement, relative à la préparation d'un schéma d'actions de renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars, vous avez sollicité la contribution de l'Assemblée des Départements de France. Monsieur Sylvain PENNA a représenté l'ADF pour participer aux réunions de travail techniques au Conseil National des Transports.

Dans un premier temps, j'ai le plaisir de vous transmettre les premiers éléments d'appréciation de l'action des Conseils généraux en la matière.

Par ailleurs, je me permets de vous joindre un document que l'ADF avait élaboré en 2003 sur les questions de sécurité routière.

La Commission « aménagement du territoire », de notre assemblée présidée par Yves KRATTINGER, ne manquera pas de compléter ces éléments, dès lors qu'elle aura pu approfondir l'actualité relative à ces thématiques, qui font l'objet d'une attention particulière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur l'Inspecteur Général, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Claudy LEBRETON

ASSEMBLEE DES DEPARTEMENTS DE FRANCE
6, rue Duguay-Trouin | 75 006 Paris | Tél. : 01 45 49 60 20 | Fax. : 01 45 49 60 21 | e.mail : adf@departement.org



Premières propositions de l'Assemblée des Départements de France

Schéma d'actions de renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars

Depuis qu'ils se sont vus transférer la compétence en matière de transport de voyageurs, les départements ont beaucoup œuvré pour améliorer la qualité et la sécurité.

Parmi les actions notables, on peut citer :

- la définition de politiques et la mise en place de schémas et de plans de transport,

- la définition précise de leurs exigences à travers le conventionnement avec les opérateurs (au titre de la LOTI) et la rédaction détaillée de cahiers des charges (au titre de la commande publique),

- leur participation très active à l'élaboration de la norme européenne NF EN 13816 sur la qualité du transport de voyageurs,

- leur participation très active aux travaux de l'AFNOR sur la certification du transport de voyageurs,

- leur participation très active aux travaux du Conseil National des Transports,

- la mise en œuvre de référentiels qualité pouvant aller jusqu'à la certification,

- l'accompagnement financier à travers la contractualisation des mesures de :
    - aménagement et réduction du temps de travail,
    - revalorisation de la profession de conducteur dans le cadre des accords sociaux d'avril 2002,
    - formation initiale et formation continue des conducteurs.

- le fort rajeunissement du parc de matériel dont l'âge moyen a considérablement diminué,

- son équipement en dispositifs de sécurité (ceintures, rétroviseurs dégivrants, bandes latérales rétroréfléchissantes, etc ...),

- l'amélioration des infrastructures routières,

ASSEMBLEE DES DEPARTEMENTS DE FRANCE
6, rue Duguay-Trouin | 75 006 Paris | Tél. : 01 45 49 60 20 | Fax. : 01 45 49 60 21 | e.mail : adf@departement.org

- leur sécurisation,

- l'aménagement de points d'arrêt,

- l'organisation d'exercices d'évacuation et de traversées de voies en liaison notamment avec l'ANATEEP.

Ces efforts se traduisent par l'évolution du coût des transports supporté par les départements qui a augmenté à un rythme supérieur au double de celui de l'inflation au cours de ces 20 dernières années... ce qui est tout à fait considérable.

Ils se traduisent également par le fait que les transports de voyageurs organisés par les départements font d'ores et déjà preuve d'une très grande sécurité.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE,
DE L'ALIMENTATION, DE LA PECHE ET DE LA RURALITE

Direction
Générale de
l'enseignement
et de la recherche

Le directeur général

1ter, avenue de Lowendal
75700 Paris 07 SP

Dossier suivi par : Christine HESSENS

Tél. : 01 49 55 42 40
Fax : 01 49 55 46 36

Réf. :

N O T E

A l'attention de Monsieur Yves BONDUELLE
Inspecteur Général de l'Equipement
Conseil général des Ponts et Chaussées
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Mél : michel.thibier@agriculture.gouv.fr

Objet : réunion du 10 février 2005. Position du ministère de l'agriculture concernant le transport en autocar

Paris, le 18 février 2005

A la suite de la réunion du 10 février 2005 que vous avez présidée, et à laquelle mes services ont été représentés, je vous confirme les éléments suivants.

-Le ministère de l'agriculture a en charge des apprenants allant de la classe de 4ème à l'enseignement supérieur.

-Ces élèves utilisent dans le cadre de leur scolarité et des sorties scolaires le transport en autocar.

-Les élèves de l'enseignement agricole sont très souvent internes.

Ils sont donc, moins que les élèves de l'Education Nationale, utilisateurs des transports scolaires, mis en œuvre par les conseils généraux.

En matière de transport collectif d'élèves, les règles propres, applicables aux élèves de l'enseignement agricole sont les suivantes :

-celles découlant de l'instruction DGER/POFEGTP/C 99-2006 du 26 novembre 1999, dont copie jointe, relative aux activités scolaires organisées dans le cadre d'une formation de l'enseignement agricole et se déroulant hors de l'établissement ;

-celles découlant du décret n° 85-269 du 25 février 1985, dont copie jointe.

Ce décret, cosigné du Ministre de l'Education Nationale et du Ministre de l'Agriculture, et codifié à l'article D.211-15, 2ème paragraphe, alinéa a), du code de l'Education, précise que sont à la charge de l'Etat, les dépenses liées à l'affectation des véhicules de transport en commun des élèves de l'enseignement agricole.

Les établissements publics locaux d'enseignement agricole disposent à ce titre d'un parc de véhicules de transport en commun.

Le Ministère de l'Agriculture, très attentif à la sécurité des élèves, notamment lors des transports en autocar, envisage de diffuser aux établissements, placés sous son contrôle, une instruction qui rappellera :

1°/ Les préconisations du Ministre des Transports dans le cadre des négociations pré-contractuelles à tenir avant la conclusion d'un contrat de transport par un établissement d'enseignement avec un transporteur routier.

2°) Les règles de sécurité applicables au transport par autocar, (sensibilisation des élèves, des parents d'élèves et des enseignants concernant les points d'arrêt, les exercices d'évacuation dans l'autocar, le port de la ceinture de sécurité, sensibilisation des chefs d'établissement et des personnels conduisant les cars à l'ensemble des règles techniques ou médicales en vigueur, à savoir, le permis D, le contrôle technique des véhicules affectés aux établissements d'enseignement et la fréquence des visites médicales des conducteurs.)

Par ailleurs, un état des lieux du parc, même s'il est difficilement réalisable immédiatement, permettrait ultérieurement d'affiner la démarche, pour les véhicules affectés aux établissements, en vertu du décret n° 85-269 du 25 février 1985. (Dépenses pédagogiques à la charge de l'Etat).

Enfin, le rapport susceptible d'éclairer les circonstances de l'accident survenu à Castres sera demandé à l'autorité académique compétente, avec des précisions sur l'équipement de l'autocar utilisé.

Signé

Michel THIBIER

COPIE A :

- Mme MURRET – LABARTHE
  Conseil National des Transports
  34, avenue Marceau
  75008 PARIS

05.072/PG/CR/FB Paris, le 23 février 2005

RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES **TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS**   **MISSION CONFIEE PAR LE MINISTERE DES TRANSPORTS** **à M.Yves BONDUELLE**
PROPOSITIONS DE LA PREVENTION ROUTIERE

I – Propositions relatives aux conducteurs

1. Contrôle médical et âge des conducteurs

- Une **visite médicale** des conducteurs de transports routiers de voyageurs devrait être obligatoire, tous les ans, à partir de 55 ans.

- Parallèlement, il conviendrait de définir d'une façon précise **le contenu des examens à effectuer** lors de ces visites médicales (trouble de la vigilance, trouble cognitifs…)

  NB. Cette visite médicale obligatoire pourrait faire l'objet d'un protocole national sur les examens à effectuer. Les visites pourraient se tenir dans des centres spécialisés (C.H.U. par exemple).

- La Prévention Routière suggère que soit étudiée la **limitation à l'âge de 65 ans** de la conduite de véhicules de transports de voyageurs.

2. Lutte contre l'hypovigilance

Il s'agirait notamment :

- de détecter les conducteurs atteints d'un trouble de la vigilance (cf. visite médicale),
- de définir si besoin les horaires pendant lesquels le conducteur ne doit pas travailler,
- de former les conducteurs aux périodes de repos et à la gestion de la conduite de nuit.

3. Formation des conducteurs

Il est proposé de renforcer et de généraliser la **formation spécifique des conducteurs de transports scolaires et de transports d'enfants et d'adolescents.** L'objectif est de donner aux conducteurs un rôle éducatif (comportement avant la montée, dans le bus et après être descendus) ou du moins pour qu'ils puissent limiter les risques pris par les enfants.

II – Amélioration de la sécurité des véhicules et des conditions des transports

1. Généraliser l'équipement et le port de la ceinture de sécurité dans les autocars :

Il serait urgent pour que le « réflexe ceinture » dont plus personne ne conteste l'utilité soit systématique pour les transports non urbains de voyageurs, d'adopter les mesures suivantes ::

- **Favoriser le remplacement des véhicules anciens** non équipés par des véhicules neufs équipés de ceintures de sécurité (les cars de ramassage scolaire sont notamment réputés pour être les plus âgés du marché).

N.B. Des mesures fiscales (ou des subventions pour les transports scolaires) pourraient faciliter le remplacement des autocars non équipés.

- **Mettre définitivement un terme à la tolérance de "trois enfants pour deux places"**, qui outre sa dangerosité pénalise les nouveaux véhicules par rapport aux anciens.

- **Inciter les organisateurs** de transport de personnes à n'utiliser que les transports équipés de systèmes de retenue adaptés, s'il y a lieu, à l'âge des enfants.

- **Interdire l'utilisation d'autocars non équipés** de ceinture pour les **transports internationaux**. Interdire l'accès au territoire français des autocars étrangers non équipés.

- Systématiser le **rappel par le conducteur de l'obligation de mettre la ceinture** de sécurité lorsque l'autocar est en mouvement.

- Développer **l'accompagnement des enfants** pour (notamment) vérifier qu'ils sont bien attachés et encourager les systèmes de retenue dans les autocars pour tous les âges.

2. Augmentation de la visibilité des autocars pour diminuer le risque de collision :

- Des **dispositifs latéraux réfléchissants ou lumineux** permettraient de mieux appréhender le gabarit et le mouvement du véhicule : dans certaines intersections les manœuvres des autocars sont lentes et les amènent à déborder sur plusieurs voies de circulation, ce qui les expose à un risque de collision avec un usager inattentif.

  Des dispositifs complémentaires pourraient équiper les autocars effectuant des transports scolaires ou des transports d'enfants.

- Pour la signalisation frontale et arrière de l'autocar, réaliser une **étude d'impact** de **dispositifs complémentaires de signalisation**, car ceux-ci pourraient occulter les piétons qui descendent du bus.

- Limiter la circulation des autocars en cas de **brouillard ou de verglas** (en obligeant par exemple le transporteur à arrêter son véhicule sur une aire de repos).

3. Entretien, système de surcharge et arrimage

Un **contrôle plus fréquent** des autocars sur les routes et les autoroutes serait nécessaire pour lutter contre les défauts d'entretien des véhicules et les charges trop importantes ou mal arrimées.

III – Plans de prévention

1. Situation de crises :

- Former et/ou informer les conducteurs et les passagers sur les **procédures d'urgence.**

- **Équiper** l'autocar en **couvertures et en eau** lorsque la neige risque de bloquer le véhicule.

- Équiper l'autocar de **gilets de haute visibilité** au cas où les passagers doivent descendre sur la chaussée (évacuation du véhicule après panne, accident…).

- Équiper les transports en commun de **dispositifs de communication et de localisation** du véhicule afin de permettre une arrivée rapide des secours.

- Développer un **dispositif de prise en charge rapide des passagers en cas de panne ou d'accident** (par exemple par la mobilisation d'un autocar de remplacement à proximité), ce afin d'éviter les errances des passagers.

2. Points d'arrêt des autocars par les mesures ou les actions suivantes :

- Installer des **dispositifs sonores de recul** pour éviter les accidents lors des manœuvres arrière du véhicule.

- Créer une **homologation ou une certification des points d'arrêt** afin que ceux-ci soient les plus sûrs possibles et immédiatement reconnaissables par les autres usagers.



Propositions de la FNTV
pour améliorer la sécurité du TRV

Formation

1- Respect des formations obligatoires de sécurité décidées au niveau européen par l'ensemble des pays (réalité de la formation dispensée).

2- Développement du module hygiène de vie des formations initiale et continue de sécurité en renforçant l'aspect gestion de la vigilance.

3- Obligation d'une expérience professionnelle de la conduite d'un autocar sans étage d'au moins cinq ans et du suivi d'une formation qualifiante spécifique pour accéder à la conduite d'un autocar à étage tant au niveau français qu'au niveau européen.

Social

4- Visites médicales du travail tous les ans pour les conducteurs.

Réglementaire et juridique

5- Suppression de la règle du 3 pour 2 et du 2 pour 1.

6- Transmission automatique, pour application, des sanctions de CSA aux autorités organisatrices.

7- Accompagnement obligatoire dans les transports scolaires.

8- Aménagement en dur des points d'arrêt, notamment en rase campagne.

9- Problématique de l'affrètement.

Tourisme

10- Modèle d'information préalable à l'organisation d'un transport collectif occasionnel ; toute entorse faite par le donneur d'ordre à son engagement sur le déroulement du voyage tel que décrit dans ce document est susceptible de porter atteinte à la sécurité du voyage.

11- Plan Label Qualité France, dont la FNTV est signatrice

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
106, rue d'Amsterdam 75009 PARIS Tél. : 01 40 82 62 72 – Télécopie : 01 40 82 62 73
Internet : www.fntv.fr – E.mail : contact@fntv.fr



Propositions de la FNTV pour améliorer la sécurité du TRV

Réglementation technique du véhicule

12- Renforcement au niveau européen de la structure pour les autocars à étage et pour les autocars à poste de conduite surbaissé, application des normes anti-retournement et protection du conducteur.

13- Séparation coupe-feu du bloc moteur et installation d'extincteurs au niveau du compartiment moteur.

14- Standardisation au niveau européen des dispositifs d'ouverture des portes en mode normal et en mode urgence.

15- Introduction de ceintures de sécurité non sécables et d'enrouleurs fonctionnant sans difficulté dans le cadre des nouvelles homologations environnementales euro IV et euro V.

16- Introduction à l'arrière des autocars des rappels de feux en position haute.

17- Mise en place au niveau européen d'avertisseurs sonores en cas de marche arrière du véhicule.

18- Allumage permanent des feux de croisement de jour.

Accidentologie

19- Elaboration et alimentation permanente d'une base de données concernant l'accidentologie, en collaboration avec des accidentologues.

Contrôle

20- Renforcement d'une manière équitable des contrôles sur route, pour les véhicules français et européens, et à l'intérieur des entreprises, du respect des temps de travail et de repos.

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
106, rue d'Amsterdam 75009 PARIS Tél. : 01 40 82 62 72 – Télécopie : 01 40 82 62 73
Internet : www.fntv.fr – E.mail : contact@fntv.fr



Propositions de la FNTV
pour les travaux de l'IRU sur la sécurité - mars 2005

❖ Formation

1. Respect des formations obligatoires de sécurité décidées au niveau européen par l'ensemble des pays (réalité de la formation dispensée).

2. Développement du module hygiène de vie des formations initiale et continue de sécurité en renforçant l'aspect gestion de la vigilance.

3. Obligation d'une expérience professionnelle de la conduite d'un autocar sans étage d'au moins cinq ans et du suivi d'une formation qualifiante spécifique pour accéder à la conduite d'un autocar à étage.

❖ Réglementation technique du véhicule

4. Renforcement de la structure pour les autocars à étage et pour les autocars à poste de conduite surbaissé, application des normes anti-retournement et protection du conducteur.

5. Séparation coupe-feu du bloc moteur et installation d'extincteurs au niveau du compartiment moteur.

6. Standardisation des dispositifs d'ouverture des portes en mode normal et en mode urgence.

7. Introduction de ceintures de sécurité non sécables par les passagers et d'enrouleurs fonctionnant sans difficulté dans le cadre des nouvelles homologations environnementales Euro IV et Euro V.

8. Introduction à l'arrière des autocars des rappels de feux en position haute.

9. Mise en place d'avertisseurs sonores en cas de marche arrière du véhicule.

❖ Accidentologie

10. Elaboration et alimentation permanente d'une base de données harmonisée au niveau européen concernant l'accidentologie, en concertation avec des accidentologues.

❖ Contrôle

11. Renforcement d'une manière équitable des contrôles par chaque Etat membre - sur route et à l'intérieur des entreprises - du respect des temps de travail et de repos.

❖ Réglementaire et juridique

12. Responsabilisation du donneur d'ordre, notamment en cas de changement de programme.

FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS
106, rue d'Amsterdam 75009 PARIS Tél. : 01 40 82 62 72 – Télécopie : 01 40 82 62 73
Internet : www.fntv.fr – E.mail : contact@fntv.fr

1er mars 2005

PROPOSITIONS SNET

SCHEMA D'ACTIONS pour RENFORCER la SECURITE des TRANSPORTS ROUTIERS non URBAINS de VOYAGEURS

Le SNET est en symbiose avec l'ensemble des propositions formulées par l'AFTRI et la FNTV lors de la réunion du 15 février 2005 qui s'est tenue au CNT.
Le SNET souhaite toutefois vous soumettre quelques propositions complémentaires :

Formation des personnels roulants :
Il apparaît nécessaire que les Formations FIMO/FCOS soient obligatoires aux transports en compte propre. L'idée d'intégrer un module pour la gestion de l'hypovigilance est approuvée par le SNET.

Lutte contre le travail non déclaré :
Les situations d'emplois anormales sont condamnées par le SNET. Il convient d'alourdir les peines y afférentes.
La pénurie de conducteurs d'autocars dont notre profession souffre, doit être bien appréciée par les autorités qui doivent nous permettre, grâce à des aides financières d'organiser des campagnes de communication et la mise en place de formations continues, parfois coûteuses.

Le SNET souhaite que la profession de transporteurs routiers de voyageurs puisse se prévaloir d'embaucher des conducteurs « saisonniers » comme le font les hôteliers, restaurateurs et autres professionnels du tourisme. L'accès au contrat saisonnier permettrait à nos professionnels de trouver des conducteurs motivés par la flexibilité de l'emploi.

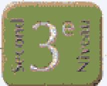
Visite médicale des conducteurs & contrôle du taux d'alcoolémie :
Il est souhaitable que les cas d'alcoolémie décelés par le médecin du travail soient signalés au chef d'entreprise.
Il est souhaitable également que le chef d'entreprise puisse procéder à des tests d'alcoolémie auprès du personnel roulant sans conditions préalables.

Age limite de conduite des autocars :
Le SNET est favorable à une limitation de l'âge maximal de conduite à 70 ans à condition que l'on puisse obtenir l'abaissement à 18 ans (sous certaines conditions) de l'age d'obtention du Permis D.

Cas des transporteurs étrangers en transit sur le territoire français ou titulaires d'autorisation de services réguliers internationaux :
Le SNET propose que les contrôles sur route soient intensifiés. En cas d'immobilisation de véhicules, les adhérents du SNET pourront répondre à la demande (numéro d'urgence à communiquer) à condition toutefois que le paiement de la prestation leur soit garanti.

Ceintures de sécurité :
Le SNET rappelle qu'il est impossible de faire équiper les anciens autocars de ceintures de sécurité. Par contre, une aide financière de l'Etat au renouvellement du parc autocars permettrait de voir disparaître plus rapidement les anciens véhicules.







Les transports scolaires

Ce que l'élève doit retenir

◆ *C'est au point de montée et de descente des transports en commun que se produisent les accidents les plus graves.*

◆ *Il ne faut pas se précipiter ou se bousculer à l'arrivée du véhicule mais attendre en retrait de la chaussée son arrêt complet.*

◆ *Avant de traverser la chaussée, il faut impérativement attendre que le car ou le bus se soit éloigné et que la visibilité soit dégagée.*

◆ *Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire dans les cars qui en sont équipés. Dans tous les cas, il faut rester assis pendant tout le trajet et jusqu'à l'arrêt complet du car.*

◆ *Crier ou chahuter gêne et distrait le conducteur et peut être à l'origine d'un accident.*

Montée et descente du bus : consignes à respecter

La montée et la descente des élèves doivent s'effectuer avec ordre. Les élèves doivent attendre pour ce faire l'arrêt complet du véhicule et la descente des passagers avant de monter.
Après la descente, les élèves ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après le départ du car et après s'être assurés qu'ils peuvent le faire en toute sécurité, notamment après avoir attendu que le car soit suffisamment éloigné pour que la vue sur la chaussée soit complètement dégagée du côté où le car s'éloigne.

Ceinture de sécurité et obligation de son port

Le décret 2003-637 du 9 juillet 2003 publié au JO du 10 juillet 2003 rend le port de la ceinture de sécurité obligatoire dans les autocars de plus de 3,5 t, dès lors qu'ils en sont équipés.
Il s'agit le plus souvent d'une ceinture ventrale.
En effet, lors de l'arrêt brutal du véhicule, les occupants conservent leur énergie cinétique et restent en mouvement alors que le véhicule est déjà arrêté. Ils sont donc projetés hors de leur siège, courant le risque d'être blessés mais aussi de blesser d'autres occupants.

C'est pourquoi on doit attacher sa ceinture pour sa propre sécurité mais aussi pour celle des autres.

Sanction pour les contrevenants

Le conducteur d'autocar transportant des enfants n'est pas tenu pour responsable de ses passagers de moins de 13 ans non attachés, dès lors qu'un système de retenue est disponible dans le véhicule.

En revanche tout passager de plus de 13 ans non ceinturé, dès lors qu'un système de retenue est disponible dans le véhicule s'expose à une contravention de 4e classe : amende forfaitaire de 135 euros.

Ceinture de sécurité dans les voitures individuelles

Bien entendu, le port de la ceinture de sécurité est également obligatoire dans les voitures individuelles, à l'avant comme à l'arrière. La présence d'air-bags assure une protection supplémentaire mais ne remplace pas la ceinture et ne dispense pas de son port.



Annexe VI : Liste des personnes consultées

MISSION SUR LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS EN AUTOCARS NON-URBAINS

Au 16 03

- M. Jacques PERRET (DTT)
- M. Patrick LABIA (DTT)
- M. MARCHADOUR (DTT)
- M. RAT (DTT)
- Mme LAGACHE (Observatoire Sécurité Routière)
- M. MADDALONE (IGTT)
- M. DEVIGNE (DSCR)
- M. CHAZEAU (DSCR)
- M. GIDEL (permis de conduire)
- M. CATTAN (Tourisme)
- M. BLATTER CNT
- M. GOUTERAUX chef de l'IGTT
- M. PROVILLE, IGTT
- Docteur COULONDRE (IGTT)

- Docteur LANTZ (Conseiller technique du ministre de la Santé)
- Capitaine LEMOINE (DGGN) Ministère de la défense Nationale
- Commissaire divisionnaire PASTORINI Intérieur DCSP : circulation et sécurité routière
- Mme FERRANDIS Ministère de l'Intérieur DLPAJ
- Mme LECLERE-MARIN Ministère de l'Intérieur DLPAJ
- M. BROUASSIN Ministère de l'Education nationale : (Enseignement scolaire)
- M. THIBIER (directeur général de l'Enseignement et de la Recherche- Ministère Agriculture)
- Mme HESSENS Ministère de l'Agriculture
- M. BLUM (Jeunesse et Sports)
- M. SGAMBATI (Jeunesse et Sports)

:

- M. Philippe DETRE - FNTV - Président
- M. NOSSOVITCH- FNTV secrétaire général
- M. SEYT- FNTV
- M. MIQUEL- FNTV
- M. VILLESSOT FNTV
- M. VIOLETTE- UNOSTRA
- M. PASQUALINI – UNOSTRA
- M. GARBAN – AFTRI Délégué général
- M. LARRONDE - AFTRI
- M. LECLERE – AFTRI- EUROLINES vice-président délégué voyageurs de l'AFTRI
- Mme LEZINEAU - AFTRI
- M. BALDY - AFT
- Mme RAKOTOMANANA – PROMOTRANS
- M. SCHIDLER Président du SNET
- M. JUMEAU - SNET

- Mme SERVONNET – SNET

- M. LASLAZ - Direction des routes - adjoint au sous directeur RGR
- M. Gilles ROUCHON - SETRA
- M. BOUSSUGE - AFSA
- M. Dominique PRAT - CERTU

- M. Philippe CROMBET CFTC
- Mme Jacqueline PERON - CFTC
- M. Michel AUBERT- CFTC
- M. André MILAN FGTE - CFDT
- M. Patrick BLAISE FGTE - CFDT
- M. Olivier MONIER FGTE - CFDT
- M. Jean-Marc LAMBERT - CGT
- M. Claude DI ZAZZO - CGT
- M. Raymond PIGEON - FNCR
- M. Gérard APPRUZEZZE - FO
- M. Christian GUILLIMIN - FO

- M. PENNA - ADF
- M. BABIN - GART
- Mme RICHARD - CERTU

- M. J.L. FLAHAUT ANATEEP : secrétaire général
- M. GUSTIN délégué général PREVENTION ROUTIERE
- M. Christophe RAMOND PREVENTION ROUTIERE
- M. François PREVOST Président URF
- M. PECHINOT FFSA
- Mme Hélène MARCHAL UNAF
- Mme Christiane IZEL COLIAC rapporteure générale

- M. TISON - DSCR
- M. J.J. SIMON - ACTIA
- M. Patrick BOTTO CEESAR
- M. M. REVIRAND IRISBUS
- M. A. DAVIS IRISBUS
- M. F. MIKORSKI EVOBUS

M. MURAT BEA TT